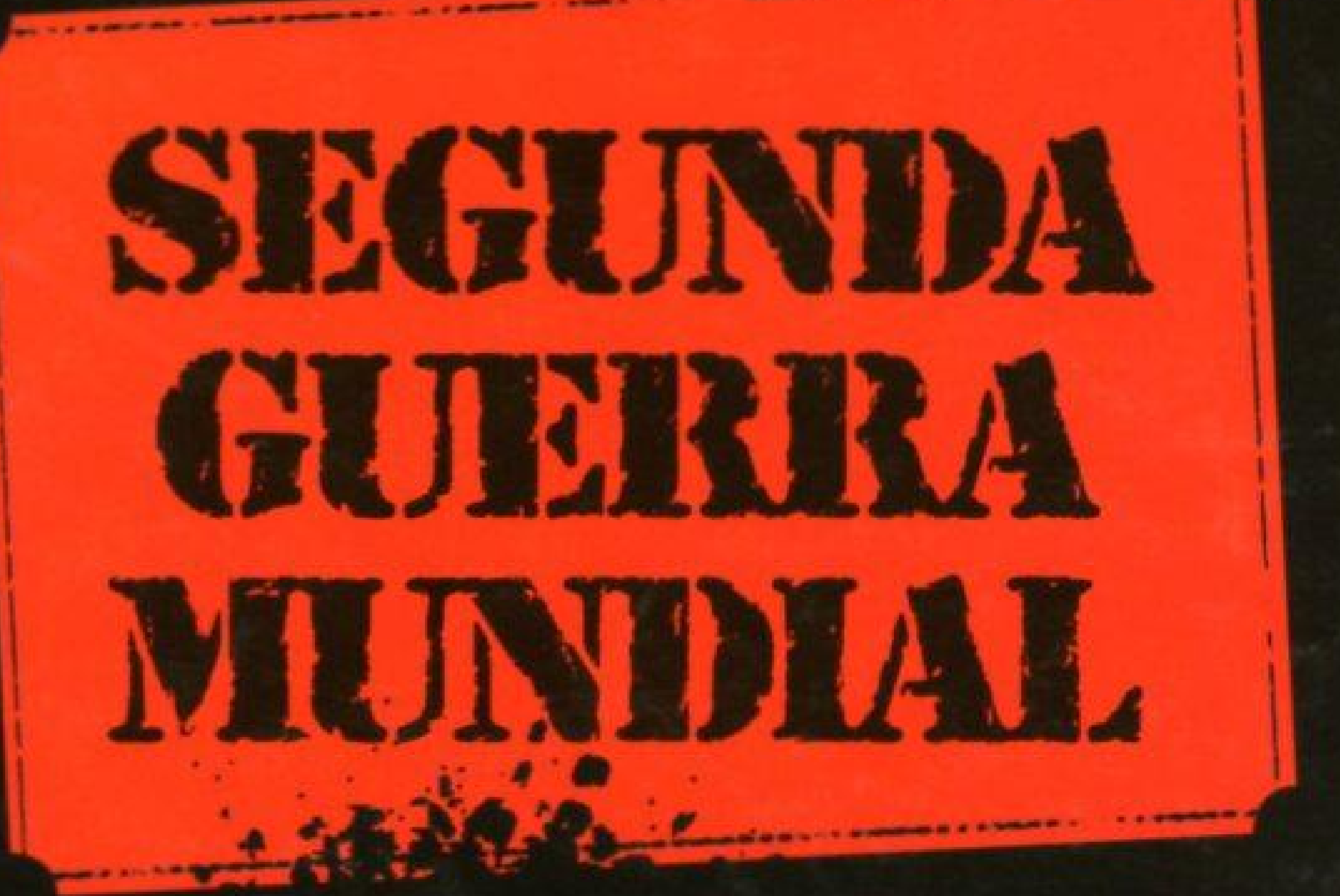


INCLUYE



COLOR

17

UN PUENTE DEMASIADO LEJANO

1944


SEGUNDA GUERRA MUNDIAL
1939-1945
17
1944
UN PUENTE
DEMASIADO
LEJANO

940.53 Segunda Guerra Mundial / [textos, Juan Carlos Losada, Juan
S Vázquez, Carlos Caballero Jurado]. – 1a ed.. – Barcelona ;
t.17 Lima : Centro Editor PDA : Producciones Cantabria, 2009 (Lima : Empresa Editora El Comercio).
t. : il. col., diagrs., retrs., mapa ; 28 cm.
Contenido: t. 17 Un puente demasiado lejano
Incluye referencias bibliográficas.
D.L. 2009-06282
1. Guerra Mundial, 1939-1945 - Historia 2. Guerra Mundial, 1939-1945 – Aliados – Operaciones aéreas 3. Holanda – Historia - Ocupación aliada, 1943-1947 I. Losada, Juan Carlos II. Vázquez, Juan III Caballero Jurado, Carlos IV Título

Segunda Guerra Mundial
Tomo 17
Un puente demasiado lejano

Edición
Centro Editor PDA, S.L.

Realización Editorial
Editorial Planeta Argentina SAIC

Contenidos
Galland Books SLNE
Director: Lucas Molina; director adjunto: Jorge Fernández-Coppel; coordinador: Juan Vázquez; coordinador adjunto: Juan Carlos Salgado

Cartografía
quup comunicación

Ilustraciones
Ramiro Bujeiro, Julio L. Caeiro, Juan Carlos Ciordia, Rodrigo Hernández, Acción Press, Amber Books

Fotografías
Galland Books SLNE, Francisco Javier del Campo, Juan Vázquez, Hulton Archive/Getty Images, Time & Life Pictures/Getty Images, Popperfoto/Getty Images, Getty Images, Album/Akg Images, DeA Picture Library, Archivo Planeta, Editis, Keystone/Getty Images, The Kobal Collection, Cordon Press, AGE Fotostock, Robert Capa © 2001 By Cornell Capa/Magnum Photos/Contacto, Dreamworks/Album

Textos
Juan Carlos Losada, Juan Vázquez, Carlos Caballero Jurado.
Recuadros: Juan Carlos Losada [J.C.L.], Rodrigo Díaz [R.D.], Gonzalo Naya [G.N.], Juan Vázquez [J.V.]

Infografías
Planeta: Fernando San Martín (p.17), Martín Bustamante (p.47), Laura Burstein (p.80-81, p.89)

Equipo de realización editorial
Coordinación: Alejandro Ulloa
Diego Arguindeguy, María Eugenia Blanco, Graciela Browarnik, Ricardo Cambra, María Flores, Osvaldo Gallese, Nicolás Luna, Rodolfo Luna, Valeria Macchia, Guillermo Miguens, Christian Mauro, Jorge Orovitz

Impresión
Empresa Editora El Comercio S.A.

Pre-prensa
Zetta Comunicadores del Perú

Tirada
9,000

Primera Publicación
2009 Derechos cedidos para esta edición a Producciones Cantabria S.A.C.
ISBN Obra completa: 978-84-674-8027-6
ISBN Tomo 17: 978-84-674-8044-3
Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional N°: 2009-06282
Registro de Proyecto Editorial N°: 31501000900345

Este libro se terminó de imprimir en el mes de octubre de 2009 en la planta de Impresiones Comerciales Amauta de Empresa Editora El Comercio S.A. ubicada en Calle Juan del Mar y Bernedo 1318, Chacraríos Sur, Lima 1, Perú.





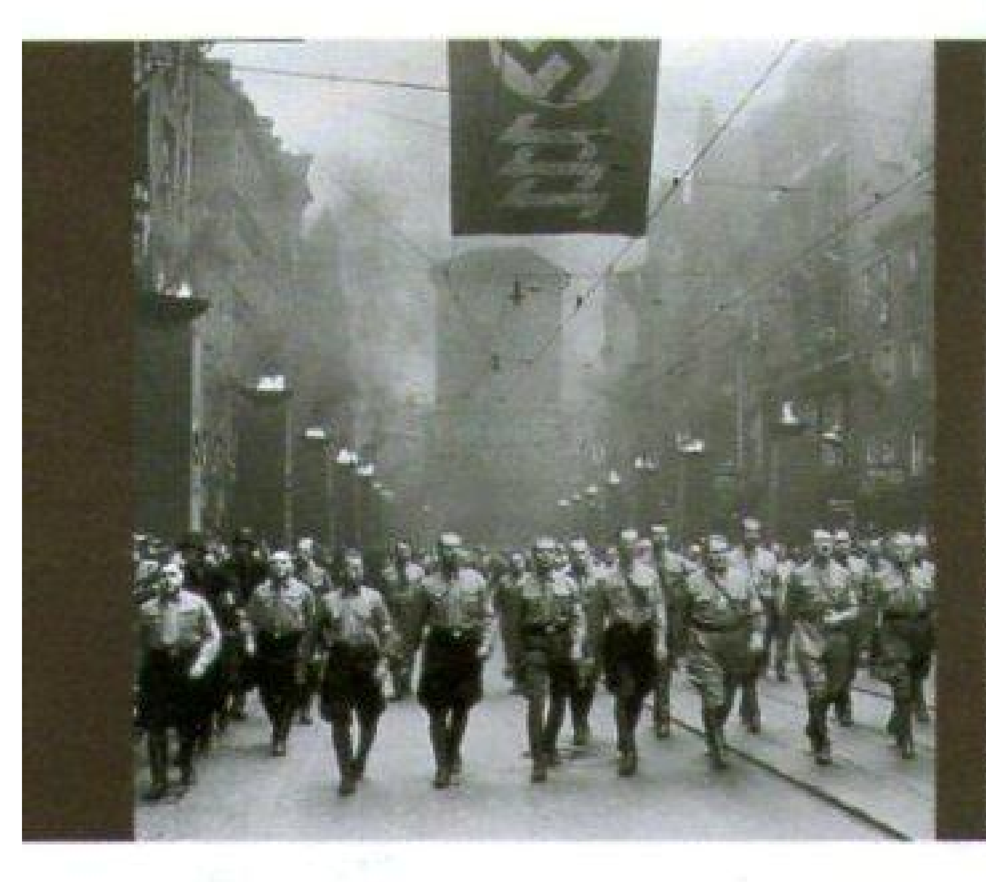
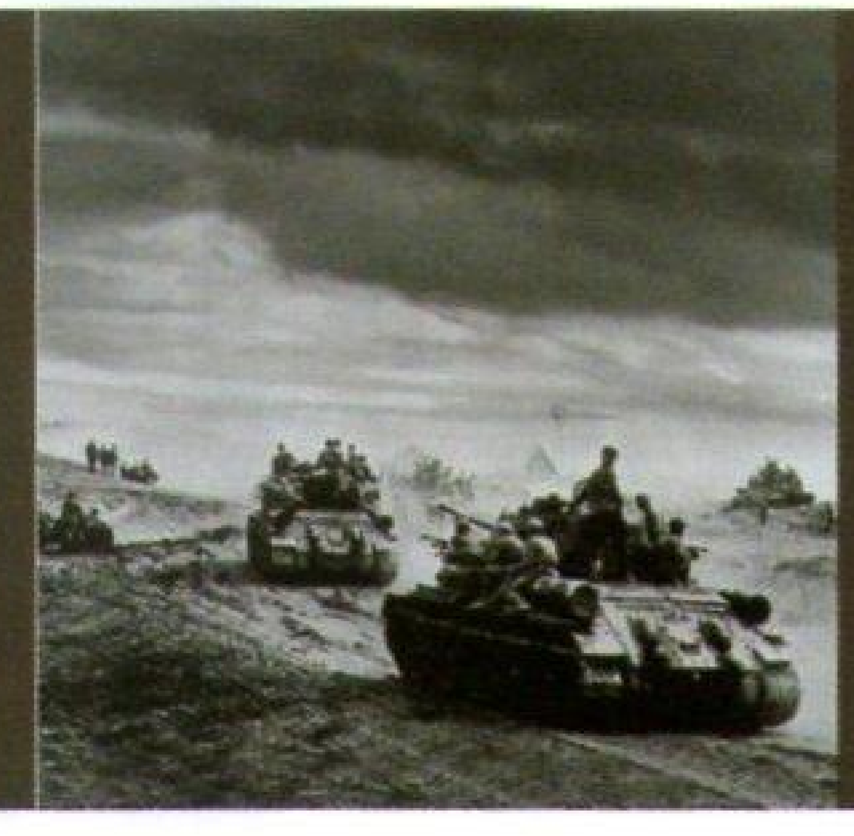
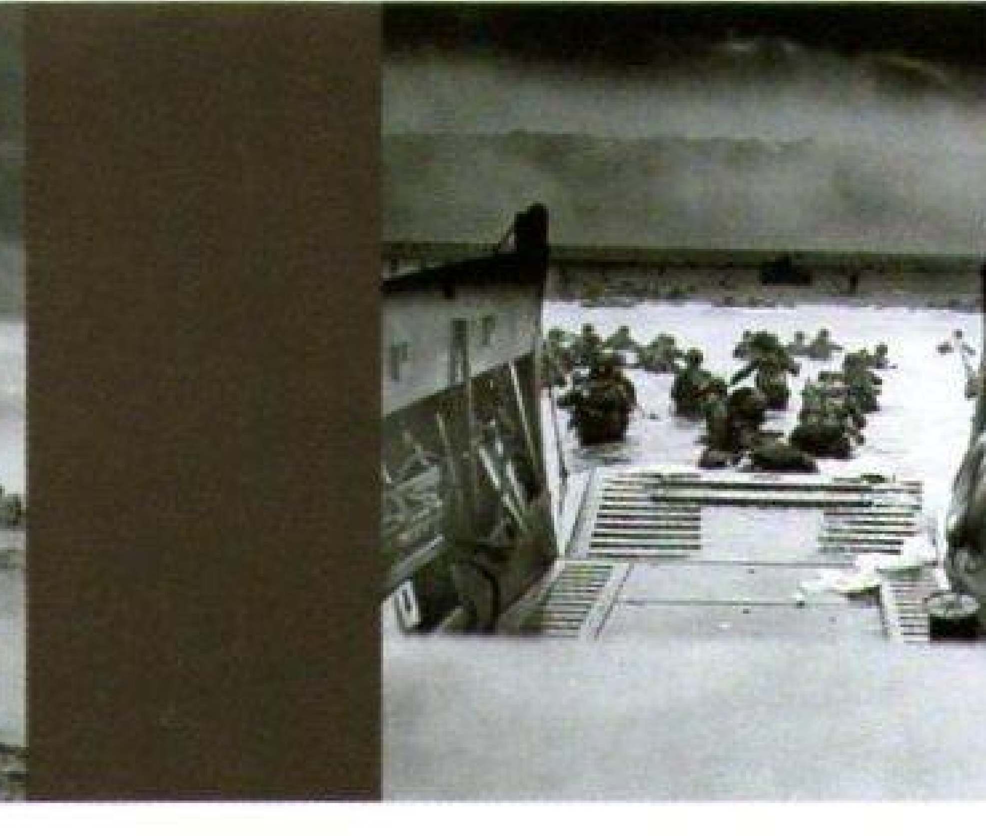
17

1944

UN PUENTE DEMASIADO LEJANO



SEGUNDA GUERRA MUNDIAL
1939-1945



17

1944
UN PUENTE DEMASIADO LEJANO





Juan Carlos Losada

LA OPERACIÓN 'MARKET-GARDEN' Y LA LIBERACIÓN DE LOS PAÍSES BAJOS

"Estoy de acuerdo con su idea de un golpe único y poderoso que nos lleve a Berlín, pero no inmediatamente, ya que no debe hacerse alterando las demás maniobras ya planeadas."

(General D. Eisenhower, 5 de septiembre de 1944, dirigiéndose al mariscal Montgomery)

Una carrera con los soviéticos

A las pocas semanas de comprobarse el éxito del desembarco de Normandía, entró prisa por acabar la guerra y fue Churchill quien se dio cuenta antes que nadie de la importancia de concluirla con rapidez. El avance soviético en el frente del este era mucho más rápido de lo esperado. Sólo un mes después de realizarse el desembarco, los soviéticos estaban en medio de la operación Bagration que desencadenaron el 22 de junio de 1944 y que, en poco menos de dos meses, les permitió recuperar toda Bielorrusia y alcanzar las fronteras polacas, causando medio de millón de bajas a los alemanes, más que las provocadas en toda la batalla de Stalingrado. Además el Grupo de Ejércitos del Norte de la *Wehrmacht* quedó aislado en las costas bálticas, imposibilitado de retirarse, por lo que se vio condenado a la rendición.

Estaba claro que si los norteamericanos y los británicos no lanzaban una rápida ofensiva, toda Alemania –además de Europa oriental– caería bajo la esfera de poder soviética. Chuchill era consciente de ello y en esos momentos lamentó no haber realizado el desembarco de Normandía meses antes. El primer ministro británico desconfiaba profundamente de Stalin y tenía la convicción de que no era precisamente la libertad lo que esperaba a las zonas de Europa que el Ejército Rojo liberase. Ya no sólo estaba en juego el curso de la guerra, que estaba claramente decidida, sino la administración de la victoria y la competencia que surgiría, a partir de entonces, entre las democracias occidentales y el poder de la

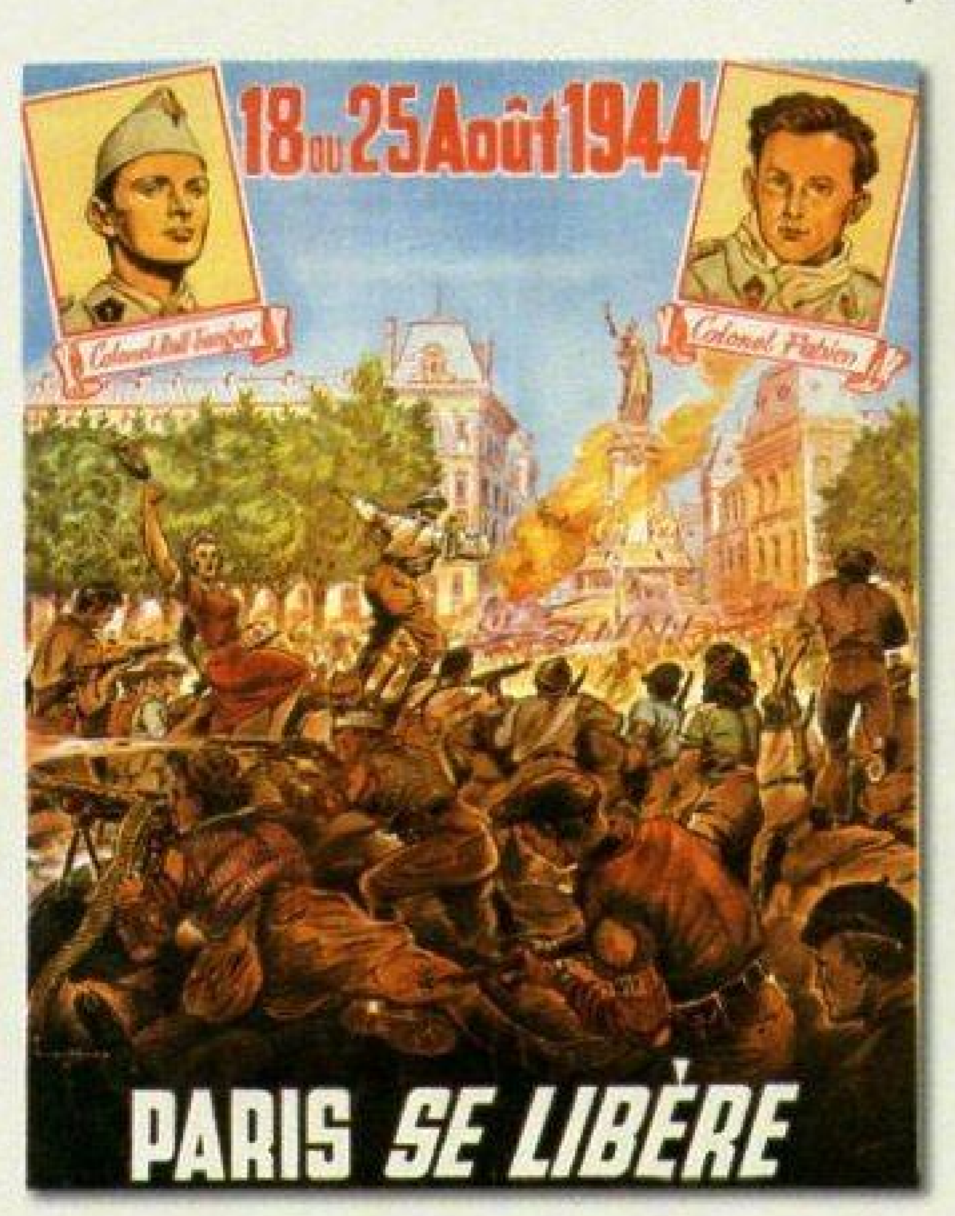
Soldados norteamericanos en París. Desfile por los Campos Elíseos, con el Arco de Triunfo al fondo, tras la liberación de la capital francesa, declarada "ciudad abierta", en contra de los deseos de Hitler.



URSS. Había que avanzar rápido hacia el corazón de Alemania, y había que hacerlo antes de acabar 1944. En los últimos días de ese año se debía acabar la guerra en Europa y vencer, de una vez, a Hitler.

La retirada alemana

El desembarco de Normandía y el posterior avance de los aliados por el interior de Francia habían supuesto la pérdida de casi 300.000 soldados alemanes entre muertos, heridos y, sobre todo, prisioneros. Las fuerzas que le quedaban a la *Wehrmacht*, tras los vanos intentos de reorganizarse y resistir, no tuvieron más remedio que retroceder a toda prisa. No era tarea fácil porque el absoluto dominio aéreo aliado y los sabotajes de una resistencia francesa cada vez más rebosante de moral hacían complicado el repliegue. A ello había que sumar un difícil, cuando no imposible, suministro de alimentos, pues la población civil se negó a colaborar con los ocupantes sabiendo que estaba muy próxima la hora de su retirada. Además, estaba la tozudez de Hitler en ordenar contraataques imposibles o muy costosos, que suponían sacrificar buena parte de sus fuerzas.



Cartel anónimo.
La actividad de los comunistas franceses fue intensa en el París del verano de 1944, como lo demuestra esta propaganda. De Gaulle no tardaría en asumir el control del país.

A finales de agosto, la mitad aproximada de las fuerzas germanas destacadas en Francia ya habían alcanzado la frontera alemana o los Países Bajos. Allí, tras el Rin y los caudalosos cursos de agua holandeses, pretendían establecer una nueva línea defensiva. Detrás del Rin estaba la Línea Sigfrido que con sus más de 600 km de longitud pretendía ser una barrera infranqueable.

Obviamente, la moral del ejército alemán que había protagonizado la retirada desde Francia estaba por los suelos y la mayor parte de los mandos y soldados sabían que la derrota era inevitable. Las rendiciones en masa o deserciones se producían a un ritmo acelerado. Tan sólo las unidades de las SS, fanatizadas en su ideología nazi, siguieron combatiendo con denuedo, aunque extendiendo su agresividad y su frustración por la derrota militar hacia la población civil. Este fue el caso de la matanza de Oradour-sur-Glane, donde el 10 de junio, poco después del desembarco de Normandía, fueron asesinados 642 civiles, entre ellos 245 mujeres y 207 niños.

Problemas de suministros en el bando aliado

Los planes aliados preveían una dura resistencia del enemigo y no su rápido repliegue como había sucedido. La ruptura de las líneas alemanas fue absoluta y los aliados pudieron desparramarse por Francia con suma facilidad, conforme a la estrategia de crear un frente muy amplio que permitiese contrarrestar los posibles contraataques alemanes. El 15 de agosto de 1944, los aliados utilizaron parte de sus efectivos en Italia y desembarcaron en el sur de Francia (operación Dragón). Tras extenderse por toda la costa mediterránea, avanzaron por el valle del Ródano hasta tomar Lyon. De esta manera se unieron a las fuerzas que lo habían hecho en Normandía.

La rapidez de este avance sorprendió a Eisenhower y sus fuerzas pronto se encontraron sin suficientes suministros para progresar al mismo ritmo con que el enemigo abandonaba el campo de batalla. Contaban que les llevaría casi un año alcanzar la frontera de Alemania, por lo que la gasolina, los repuestos, los alimentos y demás material no llegaban a tiempo. Eran casi cuatro millones diarios de litros de combustible los que precisaban los vehículos aliados en su avance, y la capacidad de bombeo de los oleoductos al otro lado del canal apenas cubría las necesidades de sólo una pequeña parte de las decenas



A orillas del Sena, cerca de los jardines de las Tullerías, miembros de las fuerzas de la Francia Libre disparan contra francotiradores apostados en los techos del Louvre.

de miles de vehículos desplegados. El resto de los suministros llegaba, principalmente, por los puertos artificiales que habían construido los aliados en las playas normandas y por el de Cherburgo, pues muchas de las ciudades atlánticas francesas aún estaban minadas o con fuerzas alemanas aisladas. Pero el verdadero problema era la distribución de los mismos una vez desembarcados, por lo que miles de toneladas de suministros se amontonaban en los puertos. Con la red ferroviaria casi destruida, el abastecimiento del ejército era únicamente posible mediante el tránsito por carreteras, medio destrozadas por las bombas y, además, embotelladas por el tránsito y por miles de personas que regresaban a pie a sus hogares tras haber sido desplazadas por la guerra.

La liberación de París, Bruselas y Amberes

El 25 de agosto de 1944, finalmente París quedaba liberado. Las órdenes de Hitler, de convertirla en un humeante montón de ruinas, no fueron cumplidas por el comandante militar de la ciudad, Dietrich von Choltitz. Allí se presentó De Gaulle, capitalizando el éxito de la liberación, facilitada por la huelga general organizada por la resistencia el 17 de agosto, secundada incluso por la policía. La alegría desbordó las calles y a partir de entonces los franceses dispusieron de algunas fuerzas en primera línea de combate para reclamar, por tanto, cierta administración de la victoria que se aproximaba.

Nueve días después de la liberación de París, el 3 de septiembre, los aliados en-



traban en Bruselas y al día siguiente en Amberes, sin que los alemanes hubiesen tenido tiempo de volar sus instalaciones. Sin embargo, el enclave de Amberes era frágil y podía ser atacado por los alemanes que aún estaban muy próximos. Aunque aislados, los germanos aún conservaban puertos y plazas en la costa bretona y del canal de la Mancha, desde los que podían obstaculizar la llegada de suministros aliados. Lo cierto es que hasta el 28 de noviembre el puerto de Amberes no quedaría completamente habilitado para recibir tráfico de mercancías.



Prisioneros alemanes. Soldados capturados durante los confusos momentos de la entrada de los aliados en París y la evacuación de las últimas unidades germanas.

Tensiones internas

Otro obstáculo muy importante eran las tensiones internas en el bando aliado. El 1 de septiembre de 1944 Eisenhower fue nombrado jefe supremo de todas las fuerzas terrestres del frente occidental en Europa. El malestar de Montgomery fue evidente y, para compensarlo, Churchill lo ascendió a mariscal, lo que suponía un grado por encima del general norteamericano. Pero en una loca carrera de galones, los americanos inventaron un nuevo rango para su hombre: el de general de cinco estrellas. En medio de esta situación Eisenhower se encontró en un serio dilema. Sus asesores le advirtieron que el ritmo de distribución de suministros no era suficiente para abastecer de manera simultánea a los distintos ejércitos que avanzaban hacia el este.

Montgomery, consciente también de ello, presionó a Eisenhower para que detuviese el avance del 3er Ejército estadounidense bajo el mando de George Patton, que por el centro iba en dirección a Frankfurt y que pensaba enlazar con las fuerzas aliadas desembarcadas en el sur de Francia. Proponía, en cambio, que diera prioridad a las fuerzas ubicadas en el norte, de las que Montgomery era el comandante supremo; estas eran el 21er Grupo de Ejércitos formado, entre otros, por el 2° Ejército británico, el 1er Ejército canadiense y el 1er Ejército norteamericano, que debían lanzarse sobre el Rin, atravesar los Países Bajos y ocupar el Rhur. Patton y Bradley proponían lo contrario y el 4 de septiembre hicieron saber a Eisenhower que ellos podían ocupar Metz, atravesar la Línea Sigfrido, cruzar el Rin y llegar hasta el Sarre antes de Navidad, ocupando de esta manera uno de los centros industriales de Alemania. Entre ambos grupos de ejércitos se daba una clara competencia; los dos estaban a una distancia de unos 170 km de territorio germano, pero quien antes contase con los escasos suministros tendría, posiblemente, el honor de hollar primero el suelo alemán y dar el golpe definitivo a Hitler.

Ante estas peticiones de sus subordinados, Eisenhower adoptó la decisión política de no primar a ningún ejército en especial, haciendo proseguir el avance de cada ejército en la medida de sus posibilidades. Mientras tanto, se sofocarían las bolsas de resistencia alemana, se acabaría de dominar todos los puertos y enclaves costeros del canal de la Mancha y se asegurarían to-



VON STAUFFENBERG Y EL PLAN VALQUIRIA

La situación vivida en la retaguardia alemana a finales del verano de 1944 no se puede comprender sin el atentado que estuvo a punto de acabar con la vida de Hitler y fue protagonizado por Claus von Stauffenberg.

Este coronel de Estado Mayor había nacido en Baviera en 1907, en el seno de una familia aristocrática -heredó el título de conde- y católica. En 1933 se casó con la baronesa Nina Freiin von Lerchenfeld, con la que tuvo cinco hijos. Años antes, en 1926, había entrado en el ejército y aunque sus posturas políticas eran conservadoras y aceptó de buen grado el ascenso de Hitler, la violenta política antijudía emprendida por el régimen nazi le enajenó pronto sus simpatías, comenzando un lento pero constante distanciamiento del nazismo. Cuando empezó la guerra participó, integrado en la 6ª División Panzer, en la invasión de Polonia y Francia, siendo condecorado con la Cruz de Hierro de Primera Clase. En 1941 también participó en la operación Barbarroja, durante la cual aumentó su repugnancia por los métodos criminales empleados por sus compatriotas contra la población civil. En enero de 1943 fue traslado al *Afrika Korps*, siendo gravemente herido y mutilado cerca del paso de Kasserine. En septiembre ya estaba recuperado de sus heridas, pero a lo largo de su convalecencia había madurado en él la determinación de matar a Hitler



Claus von Stauffenberg. Autor material del atentado que más probabilidades tuvo de acabar con la vida de Hitler.

como único medio de salvar a Alemania de la destrucción y acabar con la guerra. De vuelta al servicio activo, en Berlín, como jefe de fuerzas de reserva de la *Wehrmacht*, entró en contacto con varios círculos conspiradores que desde 1943 habían intentado matar a Hitler, decidiendo adaptar el plan Walküre ("Valquiria"). Este plan había sido diseñado por Heydrich para mantener el control por parte del partido en caso de un intento de golpe de estado. Von Stauffenberg pretendía que, tras matar a la cúpula dirigente, las fuerzas militares ocupasen los centros de poder y de comunicación, y arrebatasen a los nazis las riendas del estado, neutralizando preferentemente a las SS. El 1 de julio de 1944 fue destinado a la jefatura del Estado Mayor y concretó el plan, en el que estuvieron implicados unos 500 militares y políticos, entre ellos el jefe de la inteligencia alemana, el almirante Wilhelm Canaris.

El 20 de julio de 1944, von Staufeffenberg hizo estallar en el cuartel general de Hitler la bomba que llevaba. Problemas de última hora ocasionaron que sólo se activase una de las dos bombas que tenía. Este hecho junto a que la reunión no se celebrase en un búnker cerrado como estaba previsto, atenuó el poder de la onda expansiva. El maletín tampoco acabó junto a Hitler como estaba previsto. Hubo cuatro muertos y el *Führer* apenas resultó herido.

Stauffenferg fue ejecutado mientras gritaba: "Larga vida a la sagrada Alemania". Como consecuencia de la intentona se desencadenó una feroz represión, en la que las SS ejecutaron, tras terribles torturas, a casi 6.000 acusados. A muchos de ellos, para hacer particularmente cruel y lenta la agonía, se los ahorcó con cuerdas de piano. El cuerpo de Stauffenberg, que había sido enterrado con honores, fue exhumado por orden de Hitler; sus restos fueron quemados y se aventaron sus cenizas. Toda su familia fue hecha presa y sólo el caos de los últimos días de la guerra evitó su ejecución. Uno de sus hijos, Berthold, llegó a mayor general en 1994 en el seno del ejército alemán. *[J.C.L.]*



dos los canales del Escalda que desembocaban en Amberes para hacer seguro este puerto. Aunque políticamente correcta en aras de la armonía interna de los aliados, su decisión fue muy controvertida desde el punto de vista exclusivamente militar, pues la parálisis comenzó a adueñarse de las filas aliadas, lo que permitió la consolidación de las defensas alemanas. Esto último, junto con la falta de combustible aliado, llevó a que Alemania no fuese invadida por los anglo-norteamericanos hasta la primavera de 1945, para frustración de Churchill.

Un voluntarismo desesperado

Entre junio y septiembre de 1944 Alemania había perdido un millón de soldados e incalculable material en sus diversos frentes. La falta de combustible era de tal magnitud que los pocos aviones que le quedaban apenas podían hacer salidas para tratar de frenar los devastadores bombardeos aliados. Sin embargo, Hitler pensaba que sus fuerzas podían detener a los soviéticos y que, por el momento, se debía ganar tiempo en el frente occidental y esperar a que los aliados se peleasen entre sí, cosa que daba por segura. Mientras tanto, sus industrias de armas fabricaban más tanques, armas revolucionarias y aviones supersónicos, para lanzarlas contra los británicos y norteamericanos. Pero todo era inútil.



Cartel nazi de propaganda.
En favor del servicio de trabajo obligatorio dice: "Gracias a los que han partido a trabajar a Alemania, 250.000 prisioneros de guerra han sido liberados".

El 20 de julio de 1944 se producía el atentado fallido de Claus von Stauffenberg en la "Guarida del Lobo", como era conocido el búnker de Hitler en Prusia Oriental. Hitler reaccionó rodeándose únicamente de sus fieles, que le repetían sólo lo que él quería oír. En 1944, en plena retirada alemana de Francia, nombró a Goebbels ministro plenipotenciario del Reich para dirigir la guerra total, en el convencimiento de que bastaba la movilización de todas las energías y el aniquilamiento de todos los traidores, para ganar la guerra. Como jefe de la seguridad y de la policía, Himmler también vio aumentado su poder sobre la *Wehrmacht*, al igual que su hombre de confianza y secretario personal, Martin Bormann. Ante ello, Goering se sintió marginado y se retiró a sus cotos de caza de Prusia Oriental.

El nuevo equipo de Hitler creía que querer era poder y se lanzó a la búsqueda de recursos por toda Alemania. Entre tanto, Günther von Kluge, jefe del frente occidental, que nada pudo hacer para evitar el avance aliado en Francia, se suicidaba el 19 de agosto ante la evidencia de que iba a ser detenido por colaborar en las conspiraciones contra el régimen nazi. Dos meses después Rommel, también acusado de conspiración, tendría el mismo destino, logrando con ello proteger a su familia. En aquel mes de agosto, en el este, todo se desmoronaba rápidamente. Rumania había cambiado de bando, Hungría se rendía, Finlandia negociaba la paz con Stalin y los soviéticos llegaban a las puertas de Varsovia.

A finales de mes el gabinete del *Führer* evaluaba la posibilidad de reducir al mínimo el servicio de correos para incorporar a los carteros al frente. Lo mismo ocurría con otros funcionarios de varios ministerios y con miles de trabajadores de las fábricas que se pretendía enviar a luchar poniendo en su lugar a mujeres. Estallaron confrontaciones entre Speer, el ministro de Armamento, que consideraba imprescindible mantener la mano de obra calificada, y Goebbels que quería sacar más soldados de donde fuese posible. Este último logró imponer sus tesis y, sin calcular los efectos sobre la moral de la población procedió a suprimir teatros, escuelas de arte, orquestas, estudios cinematográficos, empresas de juguetes, servicios ferroviarios y posta-



Desfile de miembros del *Volkssturm*. **Armados con *Panzerfaust* y el valor de la desesperación, eran la última esperanza de Hitler para defender el Reich. Estos combatientes improvisados serían poco más que carne de cañón.**

les, servicio doméstico, etc. El objetivo era reunir, como fuera, cerca de 500.000 nuevos combatientes para el frente.

La militarización total

Cuando se desencadenó la ofensiva sobre Arnhem, en el marco de la operación *Market-Garden* de los aliados, ese reclutamiento estaba en su punto álgido. Los resultados eran engañosos: muchos de los nuevos soldados eran demasiado mayores para combatir y su moral, a esas alturas de la guerra, distaba mucho de lo que anhelaban los dirigentes nazis. Por otra parte, poco más se podía conseguir; la cuarta parte de los trabajadores que sostenían la economía alemana era mano de obra forzada extranjera y el ritmo de bajas en los frentes era tan elevado que enviar más hombres sólo alargaba la agonía sin cambiar el curso de la guerra.

A principios de otoño de 1944, Himmler creó la *Volkssturm*, la milicia popular, y se convirtió en el hombre con más poder tras Hitler. Con esta decisión, el partido nazi daba un último paso en la militarización del país, tratando de impregnar al pueblo con la fe en la voluntad de vencer como solución a las derrotas militares. Para reforzar dicha voluntad se bombardeó de propaganda a la población diciendo que los enemigos, orquestados por la "internacional judía", invadían Alemania con el propó-



sito de exterminar a todo alemán, hombre, mujer, niño o anciano. Con estas medidas, todo varón entre 16 y 60 años capaz de llevar armas, quedaba llamado a filas y obligado a jurar "lealtad y obediencia incondicional al *Führer* del gran Reich alemán Adolf Hitler", debiendo optar antes por "la muerte que a renunciar a la libertad y el futuro social del pueblo". Todos los movilizados debían aportar sus cubiertos, su comida a ser posible, una mochila y manta. Aquello representaba oponer sólo sangre a las armas enemigas: una carnicería inútil. También se obligó a la población civil, mujeres y ancianos incluidos, a cavar trincheras en las fronteras que habrían de ser el muro contra el que se estrellarían las hordas enemigas.



El mariscal Montgomery estudia el curso de las operaciones con el teniente general Horrocks y el príncipe Bernardo, comandante de las fuerzas holandesas.

Hitler no sabía que su fiel Himmler estaba, ya por entonces, sondeando secretamente a británicos y estadounidenses para hacer la paz y enfrentar juntos a los soviéticos, a cambio de dejar intacta a Alemania y, por supuesto, a él. Obviamente, los aliados hicieron oídos sordos a tales propuestas.

Montgomery idea la operación *Market-Garden*

Eisenhower desconfiaba del desmedido optimismo de Montgomery, pero no podía negarse a todas sus iniciativas y le prometió acometer una operación militar que permitiese resolver la guerra cuanto antes. Sin embargo no se hablaba de fecha concreta y el mariscal británico se impacientaba cada vez más. Además, el 8 de septiembre, las devastadoras bombas voladoras V-2 alemanas habían comenzado a golpear Londres. Dos días después, Montgomery acudió a entrevistarse con Eisenhower en Bruselas, con una propuesta audaz: atacar por sorpresa Alemania a través de los Países Bajos en el plazo de una semana. Su optimismo, excesivo como los acontecimientos demostrarían, era compartido por todo el alto mando británico, que extendía injustificadamente el bajo espíritu combativo que habían encontrado en buena parte de las unidades alemanes en Francia al conjunto de la *Wehrmacht*.

El plan de Montgomery consistía en el lanzamiento masivo de paracaidistas en las proximidades de Arnhem, en Güelders, provincia oriental de los Países Bajos, con el objetivo de ocupar la ciudad, así como a lo largo de la carretera que unía Arnhem con Eindhoven y la frontera belga, donde estaban acantonados los aliados. Cada división paracaidista tendría la misión de asegurar un tramo del camino, la carretera 69 y, sobre todo, el objetivo prioritario: capturar incólumes los cinco grandes puentes sobre los que discurría. Había otros tres puentes que salvaban, en total, los ocho ríos o canales que separaban a las fuerzas aliadas de la ribera del Rin, donde se ubicaba Arnhem, pero dada la escasa anchura de sus cauces, los miles de ingenieros militares que avanzarían desde Bélgica podrían rehacerlos sin excesivas dificultades en caso de que fuesen volados.

Para la operación se utilizarían las divisiones aerotransportadas acantonadas en Inglaterra, ya recuperadas tras el des-



Recibimiento de los libertadores. Tanques británicos atraviesan la Grande Place de Lovaina, en Bélgica, en medio del entusiasmo de la población.

embarco de Normandía. Sería un total de 35.000 paracaidistas, casi el doble de los utilizados en el desembarco en la costa francesa. Mientras se produjese el desembarco aéreo, las unidades terrestres ubicadas en la frontera belga romperían el frente y avanzarían a través de esa carretera en dirección al norte. De esta manera se abriría un pasillo de 103 km de longitud sobre el que avanzarían las unidades aliadas hasta Arnhem. Desde allí Montgomery pensaba que sería fácil rodear la Línea Sigfrido, eludir el grueso de las fuerzas alemanas y sorprender a las débiles defensas en aquel sector del Rin, que no esperaban un ataque rápido y envolvente tan al norte.

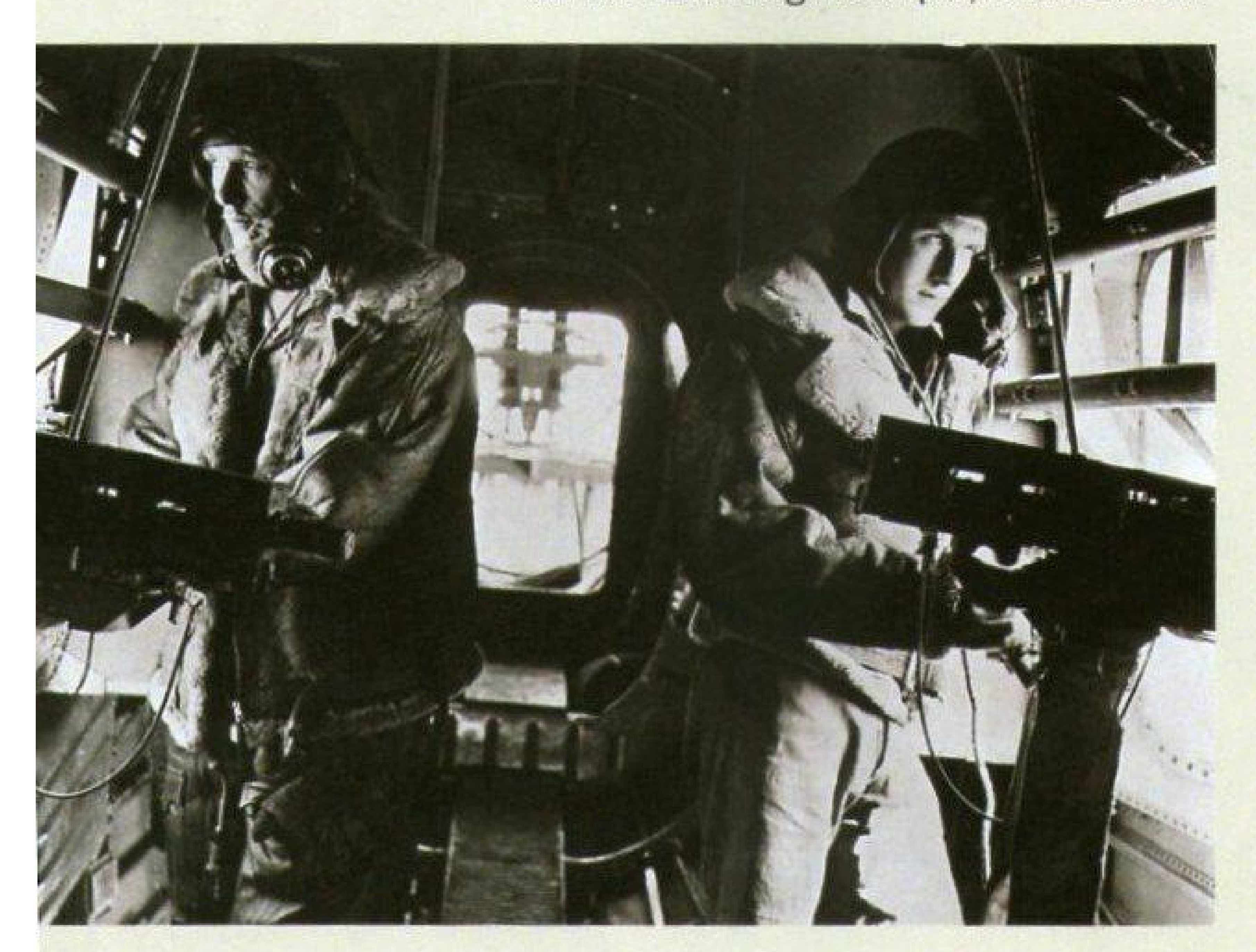
La aprobación de Eisenhower

Eisenhower dudó de la eficacia de la operación, pero no pudo negarse. La entrevista del día 10 había sido muy agria y Montgomery lo había acusado de dar prioridad a los planes de Patton más al sur. Si no cedía, se podía dar una crisis muy seria en el bando aliado, precisamente en el momento en que la guerra estaba a punto de ganarse. En aras de la unidad y de la conveniencia política, Eisenhower transigió, a costa de sacrificar planes más convenientes.

Por otra parte, de salir bien, la operación propuesta supondría un importante avance. Además, aunque los paracaidistas eran estadounidenses (las divisiones aero-



transportadas 101ª y 82ª), polacos (la 1ª Brigada bajo el mando del general Stanislaw Sosabowski) y británicos (la 1ª División aerotransportada), el esfuerzo y la dirección de la operación correría bajo el mando británico y serían los aviones con base en Inglaterra los que transportarían a los paracaidistas, lo que exigía poco desvío de combustible a ese nuevo frente que iba a abrirse. Ello aseguraba que, en caso de salir mal, el general en jefe de las fuerzas aliadas quedaría a salvo de responsabilidad y más sabiendo que había sido el mariscal británico quien había insistido en su realización. Además Arnhem, el objetivo más importante, alejado y por tanto peligroso, se lo reservaba el británico para sus fuerzas. El control y la defensa del puente de 600 m sobre el Rin que había en esa ciudad, hasta que llegasen los refuerzos por tierra, era la clave de toda la operación y él quería que el ejército británico gozase del protagonismo del éxito. Ávido de victoria, Montgomery decidió que el ataque se produciría el domingo 17 de septiembre, lo que significaba que sólo había una semana para planificar los detalles de tan compleja y vasta ofensiva.



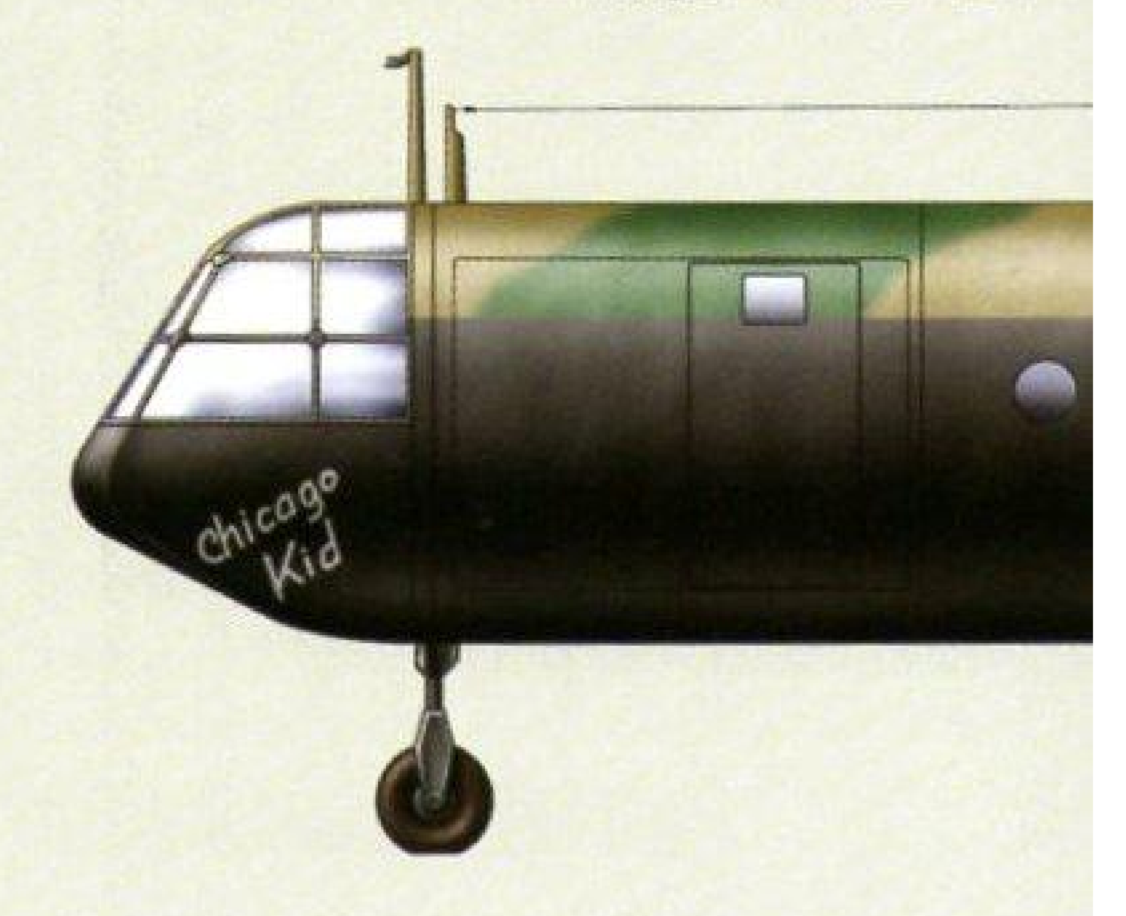
Interior de un bombardero británico. **Servidores de las ametralladoras laterales del calibre 50 (12,70 mm) de un Liberator B-24, en sus puestos de combate.**

La planificación del ataque

La operación constaría de dos fases: el desembarco aéreo, bautizado *Market* ("Mercado"), y *Garden* ("Jardín"), el avance que habrían de hacer simultáneamente las unidades terrestres en su marcha hacia Arnhem, el punto de reunión de todas las fuerzas. Entre las unidades de tierra se encontrarían fuerzas de los Países Bajos (la Brigada Princesa Irene).

Para la operación aerotransportada era preciso reunir casi 5.000 aviones y planeadores, protegidos por 1.500 cazas, que partiendo de veinticuatro aeródromos, fuesen capaces de lanzar en uno o dos viajes al día, durante sólo tres jornadas, a todos los hombres necesarios y sus equipos a lo largo del corredor que se debía asegurar. Dicho corredor debía enlazar Eindhoven, Grave, Nimega y Arnhem. Mientras tanto, y en ayuda de las unidades paracaidistas, la resistencia holandesa saldría a su encuentro, dándoles apoyo logístico y siendo, a su vez, armados por los aliados e incorporados a sus filas.

Las entusiastas previsiones de Montgomery estimaban que las fuerzas terrestres protagonistas de *Garden*, en sólo dos días, tres o cuatro a lo sumo, lograrían enlazar con las fuerzas paracaidistas desembarcadas en Arnhem, por lo que estas, ayudadas por la resistencia holandesa, no deberían tener problemas para proteger los puentes hasta la llegada del contingente terrestre.



Sin embargo, en esta borrachera de optimismo, se despreciaron las informaciones de la resistencia holandesa y de los observadores de la RAF, que precisaban que se acercaban a la ciudad importantes unidades blindadas enemigas. No se sabe por qué Montgomery dedujo que eran tanques averiados y que no representaban ninguna amenaza. Tampoco se valoró que la culminación de la operación exigía que sobre la carretera 69, de pobres cimientos por estar construida sobre terrenos pantanosos, se encauzara un tránsito de más de 20.000 vehículos en un solo sentido, en apenas tres o cuatro días.

La realidad: un puente demasiado lejano

El plazo de siete días para iniciar la ofensiva supuso una febril actividad preparativa pero, al mismo tiempo, detener las operaciones militares por parte de los aliados en el resto de los sectores. Esta pausa en la ofensiva les permitió a los alemanes reorganizarse, rearmarse y atrincherarse, al menos en parte, en todos los frentes. Además, la pérdida de territorio tuvo el punto positivo para ellos de que las líneas de abastecimiento se hicieron más cortas y pudieron llegar antes los refuerzos desde Alemania. Fruto de ello fue la ubicación, en las proximidades de Arnhem, de las fuerzas del 2ª Cuerpo Panzer de las SS, del general Wilhem Bittrich, con abundantes tanques y unos 7.000 hombres fuertemente armados. Curiosamente, este general de las SS, incorporado a las mismas desde las filas del ejército, era uno de los pocos mandos del cuerpo crítico con Hitler.

Para empeorar las cosas para los aliados, el corpulento espía holandés Christiaan Lindemans, alias "King-Kong", agente doble, informó el 15 de septiembre a los nazis que se preparaba una gran ofensiva para dos días después. Aunque los alemanes no confiaban mucho en él, su informe los alertó y procedieron a vigilar más estrechamente a la resistencia holandesa, en la que tenían infiltrados. Los aliados sabían de dicha infiltración, motivo por el que no dieron excesivos detalles de la operación. Las consecuencias fueron que los paracaidistas en ningún momento pudieron apoyarse en la resistencia, lo que favoreció el fracaso aliado.

La suma de estos factores fue fatal para *Market-Garden*. Al final, el puente de Arnhem acabaría siendo un puente demasiado lejano. La 1ª División aerotransportada de los británicos sería aniquilada y los aliados, en su conjunto, sufrirían más bajas que en todo el desembarco de Normandía. Es cierto que se abriría, aunque a duras penas, un corredor que penetraba 80 km en los Países Bajos, pero que sólo llegaba hasta Nimega. Pero el objetivo principal –que no era otro que desbordar por el norte a las defensas alemanas de la Línea Sigfrido, rebasar el Rin y caer sobre Berlín– no se lograría. Se había abierto un corredor, pero a ninguna parte.

Planeador Airspeed Horsa

De fabricación británica, estaba construido de madera y tela y podía transportar hasta un máximo de 30 hombres o material pesado.



LOS PLANEADORES ALIADOS: EL WACO, EL HORSA Y EL HAMILCAR

Igual que en Overlord, los aliados recurrieron al empleo masivo de planeadores para transportar tanto a las tropas de asalto como los suministros. Utilizaron tres tipos de planeadores en sus asaltos aerotransportados: el Waco, el Horsa y el Hamilcar.

LA UTILIZACIÓN DE PLANEADORES

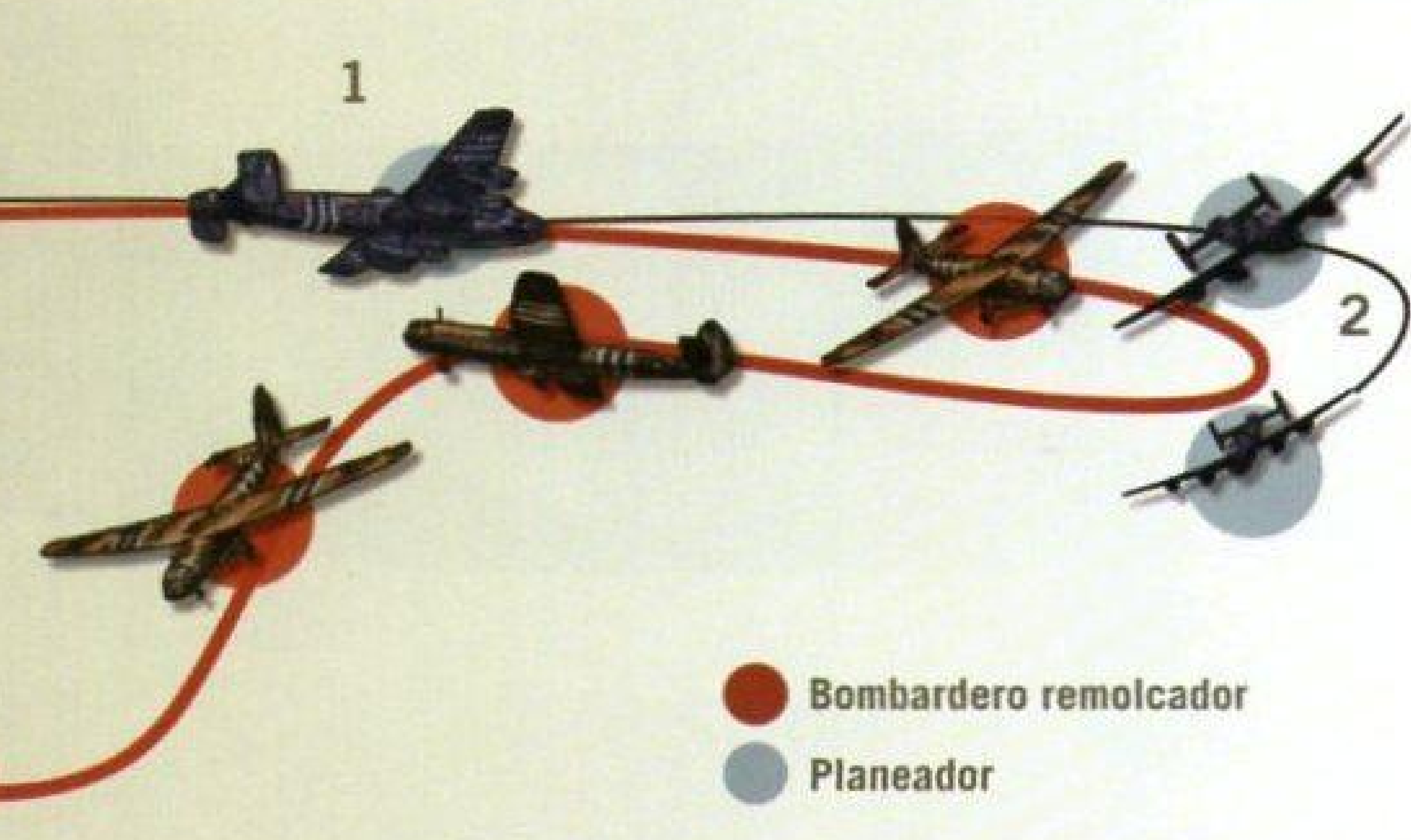
Permitía que las tropas aerotransportadas llegaran a su objetivo bien agrupadas, pero también las exponía a que sufrieran bajas elevadas en el caso de una defensa más potente de lo esperado.

DESCARGA DE EQUIPO PESADO

Para facilitar la descarga de vehículos y cañones, se podían desmontar secciones del fuselaje (como en el **Horsa**) o articular la sección de proa (como en el **Waco** y el **Hamilcar**).

Hamilcar

- Número de unidades fabricadas: **344**
- Longitud: **20,7 m**
- Envergadura: **33,5 m**
- Capacidad: **7 t**
- Velocidad máxima: **240 km/h**
- Velocidad de aterrizaje: **105 km/h**



REMOLCADORES

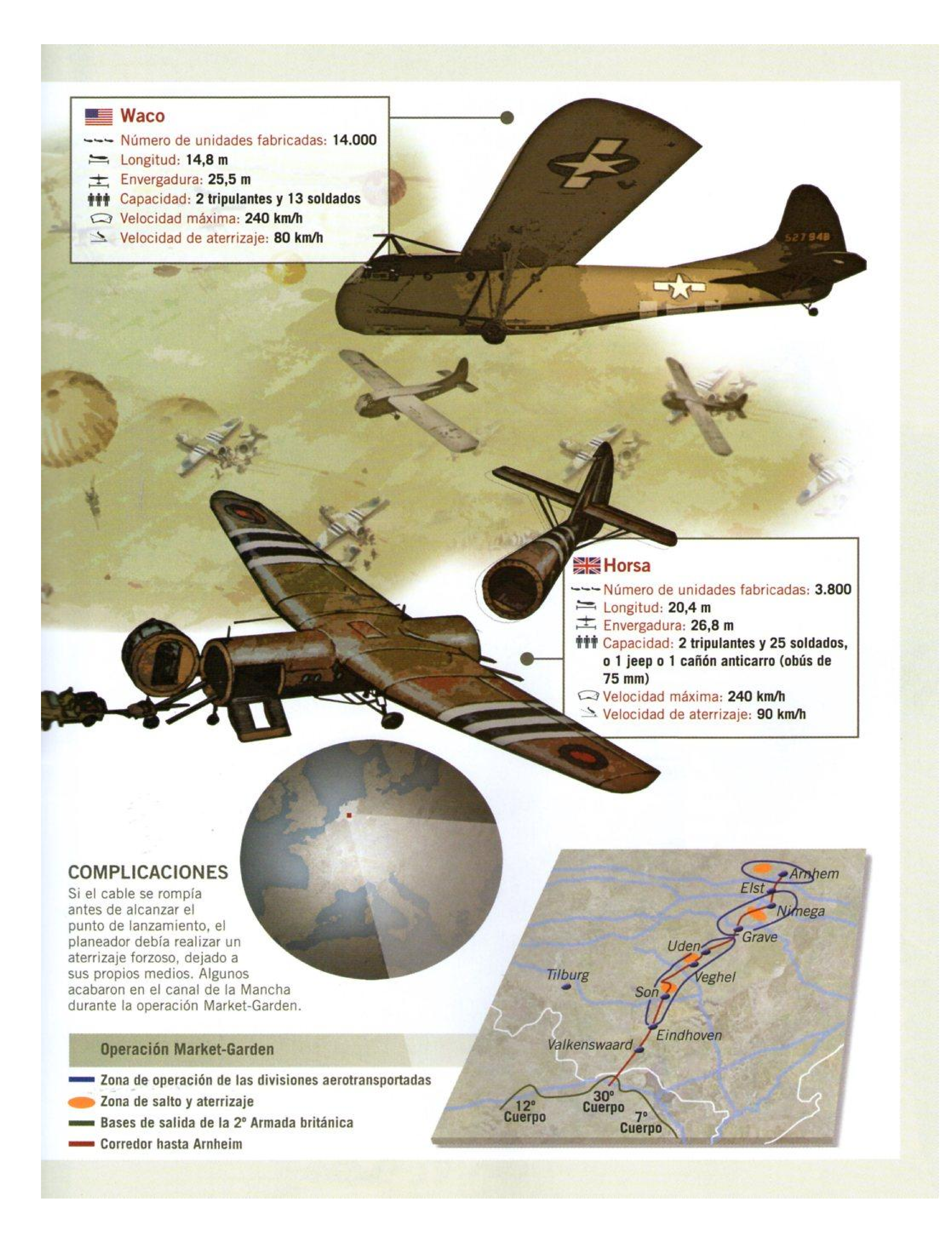
Se utilizaban bombarderos ya obsoletos, como el **Albermale**, el **Halifax** y el **Stirling**, o aviones de transporte como el **Dakota**.

SECUENCIA DE UN PLANEO

1 El **remolcador** sobrepasa el punto de aterrizaje.
2 El **remolcador** vira y suelta el amarre del planeador.
3 El **planeador**, sin remolque, planea hasta el punto de aterrizaje.







COMPLICACIONES

Si el cable se rompía antes de alcanzar el punto de lanzamiento, el planeador debía realizar un aterrizaje forzoso, dejado a sus propios medios. Algunos acabaron en el canal de la Mancha durante la operación Market-Garden.





Gonzalo Naya

I ORÍGENES DE LA BATALLA QUE PUDO ARRUINAR LA CAMPAÑA

En agosto de 1944, dos meses después del desembarco de los aliados en las playas de Normandía y tras grandes esfuerzos, se registró el hundimiento del frente alemán en Francia. Ante el general Dwight Eisenhower se abría un amplio abanico de posibilidades para continuar la ofensiva y explotar el éxito. Pero no disponía de demasiadas reservas. La carrera por Francia había sido tan rápida que era preciso reorganizarse y planificar con cuidado las sucesivas operaciones.

La disyuntiva de Eisenhower

A finales de agosto, los aliados sólo contaban con una reserva: las unidades aerotransportadas, que habían sido reorganizadas y reagrupadas tras la operación *Overlord* (el desembarco en Normandía) de tal forma que se había creado el denominado 1er Ejército aerotransportado aliado, dotándolo de un Estado Mayor conjunto. Eisenhower deseaba utilizar esas unidades y pidió a sus comandantes un esfuerzo de audacia e imaginación para ello.

No menos de 18 planes fueron desarrollados teniendo en cuenta la utilización de las unidades aerotransportadas, aunque sólo tres tenían cierto viso de realismo. Pero, mientras se desarrollaban estas estrategias de salón, el avance de las tropas terrestres proseguía implacable, dejando obsoletos a todos los planes, ya que los objetivos que debían conseguir las fuerzas aerotransportadas eran alcanzados por tierra. Por su parte, los alemanes sabían de la existencia de estas unidades y tenían claro que serían utilizadas, tarde o temprano.

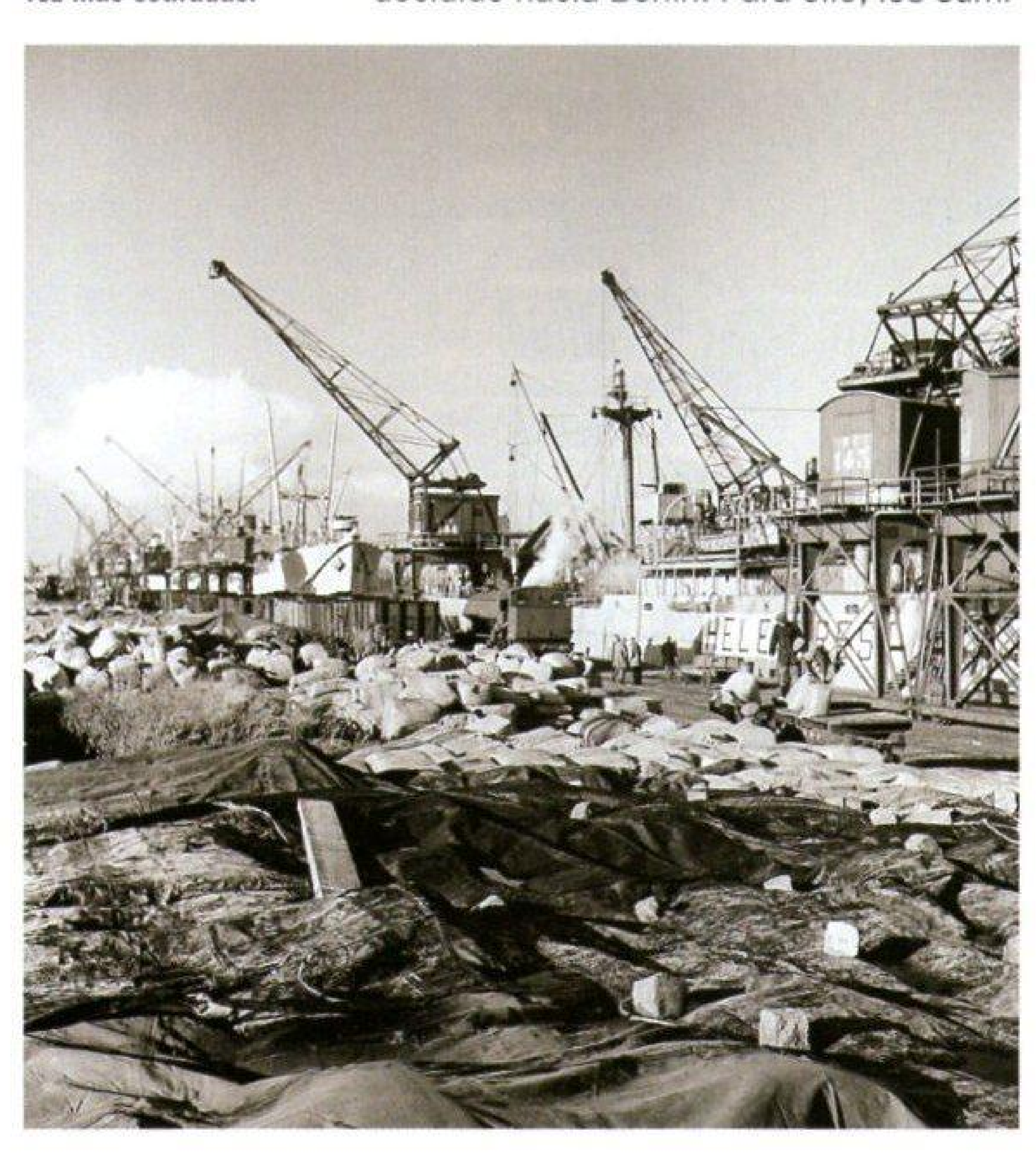
La llegada del otoño encontró a los aliados con sus líneas de comunicación muy extendidas y un incremento exponencial de las necesidades de combustible, munición y suministros de todo tipo, lo que no podía tener otra consecuencia que una ralentización de las operaciones. Esto daba a los alemanes un tiempo precioso para reorganizarse. Si los aliados eran capaces de atravesar o flanquear la *Westwall* mediante un golpe audaz, cruzarían el Rin antes de que los alemanes organizasen la defensa y estarían en condiciones de acabar la guerra antes de finales de 1944.

Red Ball Express. **El sistema de transporte por carretera diseñado por los norteamericanos para organizar su inmensa flota de camiones.**

En el alto mando aliado se discutían las opciones, que se reducían básicamente a dos. La primera consistía en la estrategia de avance metódico por un frente amplio, que era la preferida por Eisenhower y el general norteamericano Omar Bradley. La otra, que propiciaba un avance a través de un único eje hacia Berlín, era esgrimida por el mariscal británico Bernard Law Montgomery. En su línea habitual, *Monty* creía que él era el único capaz de hacerlo, con su 2° Ejército, por el norte de Alemania. Eisenhower, apoyado por el general norteamericano George Marshall, se decidió por la estrategia de frente amplio.

Montgomery insiste en su estrategia

A pesar de la gran decepción que supuso para Montgomery la decisión norteamericana, aún entrevió la posibilidad de acabar la guerra rápidamente, mediante un ataque decidido hacia Berlín. Para ello, los suministros debían concentrarse en un solo eje de avance, que debía ser a través del Ruhr, pues el Sarre resultaba una vía mucho más larga y lenta. Invitó a Eisenhower a una reunión, pero este, demasiado alejado, declinó, mientras le contestaba, como era habitual, que atacarían en un amplio frente, intentando contentar así a Montgomery, a Bradley y a Patton, algo imposible.



El puerto de Amberes. La terminal portuaria belga era vital para mantener el flujo de suministros de los ejércitos aliados, que veían sus líneas de abastecimiento cada vez más estiradas.

Existía un problema adicional: aunque Amberes había sido tomado el 4 de agosto, los alemanes habían ocupado Walcheren, en la boca del estuario del Escalda, cerrando así las posibilidades de utilizar ese puerto vital. Sin el puerto de Amberes operativo, los aliados comenzaban a tener un enorme problema de suministros. Uno de los escasos errores de Montgomery fue no darle la importancia adecuada y perder la oportunidad, en los primeros días de septiembre, de consolidar el puerto y abrir el estuario. Esto no se lograría hasta noviembre, tras costosísimas batallas.

Finalmente, el 10 de septiembre, Eisenhower y Montgomery se reunieron en Bruselas, a bordo del avión del jefe supremo aliado. Tras un comienzo tormentoso, en el que Eisenhower le llegó a decir "Tranquilo, Montgomery; no puedes hablarme en ese tono. Soy tu jefe", Montgomery lo convenció de ejecutar un plan arriesgado, pero que podría abrir la puerta al Ruhr y a Berlín. Se trataba de atacar con el 30° Cuerpo a través del eje Eindhoven-Nimega-Arnhem, cuyos puentes debían ser tomados mediante un asalto aerotransportado.

El plan *Comet*

La primera operación que se estudió en ese sentido se denominó *Comet*. En ella, una división y media aerotransportadas debían lanzarse a lo largo del eje de progresión del 2° Ejército, hacia Arnhem. Los puentes principales debían ser tomados mediante golpes de mano por tropas que llegarían a bordo de planeadores, como había ocurrido en Normandía en el puente *Pegasus*, sobre el Orne. Estas tropas serían

Avance aliado sobre Francia y Bélgica (25 de agosto al 4 de octubre de 1944)

Líneas defensivas alemanas
Retirada alemána
Avance aliado
Línea de frente el 25-VIII
Línea de frente el 4-IX
CG Cuartel general del ejército aliado al mando de Eisenhower
XXXXX 21 21° Grupo de ejércitos aliado al mando de Montgomery
XXXXX 12 12° Grupo de ejércitos aliado al mando de Bradley
XXXX 7 7° Ejército aliado
XXXX 3 3° Ejército aliado

reforzadas en pocas horas por los paracaidistas, que se harían con el control de las principales localidades, a la espera de la llegada de las tropas de tierra.

Sin embargo, la operación se anuló el mismo día 10, por las escasas unidades disponibles, pues se consideró que tendría pocas posibilidades de éxito. Pero, inmediatamente, fue sustituida por otra más ambiciosa, en esencia una *Comet* ampliada, utilizando tres divisiones y media aerotransportadas, para cruzar todos los cursos de agua del Mosa, la red de canales holandesa y el Rin.

Nace *Market-Garden*

La parte aérea de esta nueva operación se denominaría *Market*. El avance por tierra, a cargo del 30° Cuerpo, se denominaría *Garden* y supondría un avance de 150 km a través de territorio enemigo desde la frontera

belga hasta los ríos del Ijselmeer. El avance sería cubierto, por los flancos, por los Cuerpos 8° y 12°. Toda la operación se denominaría *Market-Garden* y su comienzo se fijó para el domingo 17 de septiembre. Montgomery hubiera preferido lanzar a los paracaidistas en Wessel, un objetivo que apuntaba directamente al Ruhr, pero los comandantes de las unidades aéreas se opusieron frontalmente, aduciendo la fuerte defensa antiaérea de la zona. Muchos comandantes alemanes reconocerían, tras la guerra, que la mejor opción para los aliados hubiera sido atacar hacia el Ruhr, a lo largo de un único eje, a través de Aquisgrán, a finales de agosto, pues, tanto política como estratégicamente, Berlín era el objetivo final y no hubieran podido detenerlos.

Los objetivos estratégicos de *Market-Garden* eran ambiciosos: franquear el Rin y la *Westwall* y rodear el Ruhr, abrir al tráfico el estuario del Escalda para hacer operativo el puerto de Amberes y dejar el camino expedito para una rápida penetración hasta Berlín, a través del norte de Alemania.

El plan tenía sus virtudes y sus defectos de concepción. Entre las primeras destacaban la escasa distancia que los aviones de transporte debían recorrer hasta las zonas de lanzamiento y la lejanía de estas de las zonas donde se pensaba que los alemanes tenían sus reservas, lejos del frente. Entre las debilidades estratégicas destacaban la lejanía del Ruhr, uno de sus objetivos, así como la necesidad de franquear, después, los múltiples brazos del bajo Rin, que podían representar serios obstáculos.

Realmente, Montgomery nunca pensó inicialmente en Arnhem como objetivo, sino en que su orden indicaba la necesidad de asegurar los puentes sobre el Rin entre Wessel y Arnhem. Por otra parte, *Market-Garden* iba contra todos los principios de Montgomery: carencia de reservas, inadecuada logística y falta de potencia de fuego. Por una vez, parece que olvidó su legendaria autodisciplina y dejó que aflorara un reprimido espíritu aventurero. El principal defecto del plan era que ya había pasado su momento.



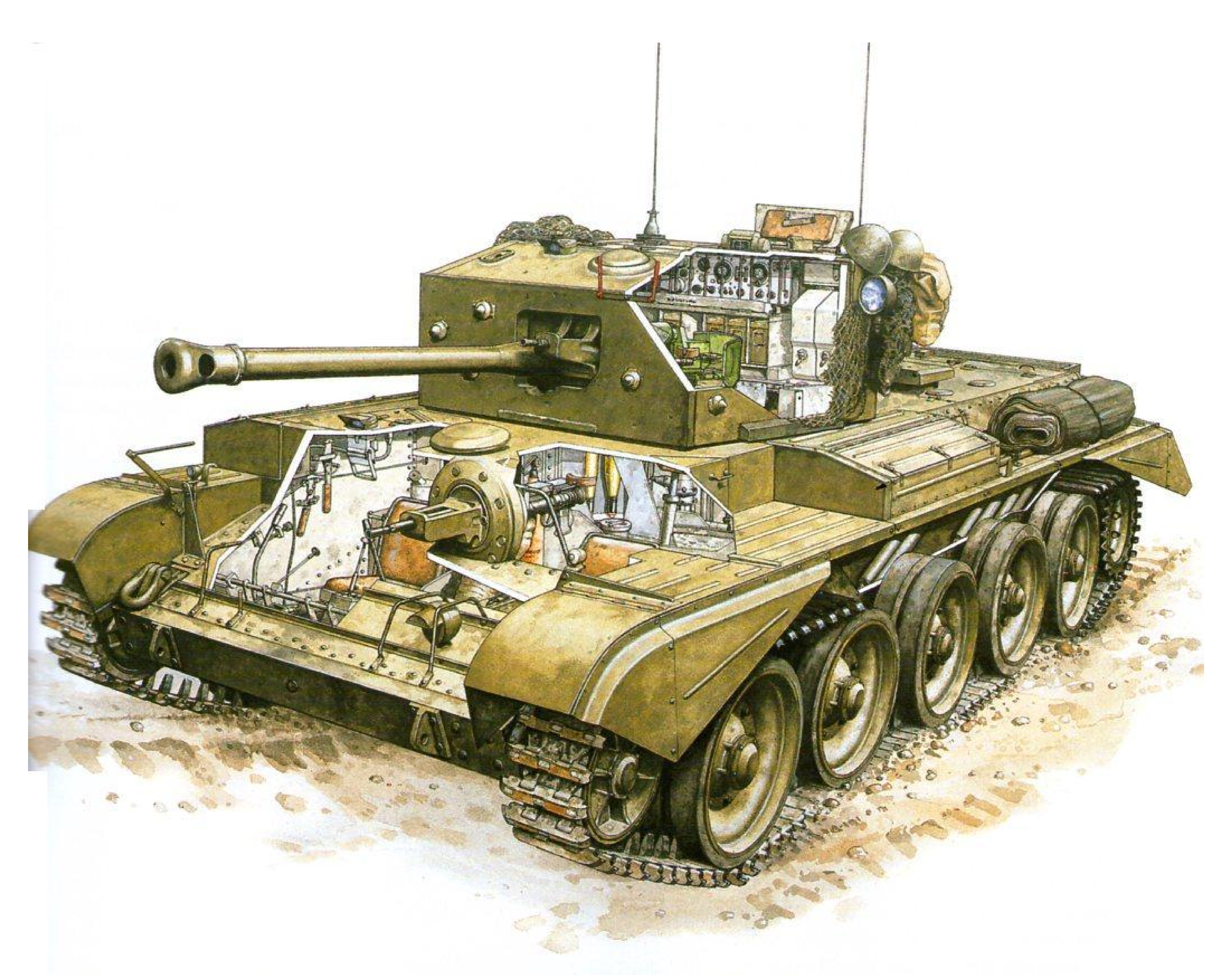
Tanque británico Cromwell MK VII

Tanque crucero desarrollado al comienzo de la guerra y que, al ser mejorado en velocidad (55 km/h) y motorización (Rolls-Royce Meteor V12 de 600 CV), se convirtió en el principal blindado inglés en 1944. Tenía 250 km de autonomía.

Un plan agresivo

La extraordinaria rapidez con que se planificó la que sería la mayor operación aerotransportada de la historia dice mucho de la eficacia del Estado Mayor de Montgomery. Los estadounidenses, sobre los que pesaba la mayor parte del esfuerzo logístico, desviarían los suministros de los Ejércitos 1° y 3°, prometiendo un mínimo de mil toneladas diarias hasta el 1 de octubre.

El plan llama la atención por el ímpetu y agresividad que requería y recordaba los mejores días de la *Blitzkrieg*, la guerra relámpago alemana. El 1er Ejército aerotrans-



portado, al mando del teniente general Frederick Browning, con las Divisiones 82ª y 101ª norteamericanas y la 1ª británica, junto con la Brigada polaca, debería tomar una serie de puentes en el eje Eindhoven-Veghel-Grave-Nimega-Arnhem, conformando una alfombra aerotransportada que sería cubierta por los tanques del 30º Cuerpo, bajo el mando del general Brian Horrocks, encabezados por la División de guardias. De esta forma flanquearía la *Westwall*, cruzaría el Rin y podría envolver el Ruhr desde el norte. La ruta hacia el corazón de Alemania y Berlín estaría abierta. Horrocks tendría que alcanzar Arnhem, el objetivo de los paracaidistas británicos, en 48 horas, que era el tiempo estimado para que los alemanes destruyeran a las tropas allí lanzadas.

El teniente general "Boy" Browning, comandante de las tropas aerotransportadas, estaba deseoso de hacer entrar en acción a su recién creado ejército antes del final de la guerra. De 41 años de edad, elegante y bien parecido, casado con la famosa escritora Daphne du Maurier (autora de *Rebeca*), se había distinguido en la Primera Guerra Mundial como oficial de los Guardias granaderos. Montgomery le aseguró que las tropas de tierra alcanzarían Arnhem en 48 horas, 72 a lo sumo. Browning le dijo que podrían aguantar un máximo de 96 horas. A él se le atribuye una frase que no está claro que dijese: "pero creo que, tal vez, nos estemos arriesgando con un puente demasiado lejano".

Planificar en solamente siete días

Los efectivos aliados para la operación eran ciertamente impresionantes. Las unidades aerotransportadas comprendían la 82ª y la 101ª norteamericanas, la 1ª británica, la 52ª *Lowland* también británica (en reserva) y la 1ª Brigada paracaidista polaca. Por número de hombres, *Market-Garden* sería la operación aerotransportada más importante de la guerra (aunque por número de aviones sería superada por *Varsity*, el cruce del Rin en 1945). El número de aviones disponibles era uno de los puntos débiles de la operación, pues no había suficientes aparatos para lanzar a todos los paracaidistas en una sola oleada. La 101ª se podría lanzar en una sola oleada, pero la 82ª requeriría dos y las británicas y la polaca, tres.

Se entabló entonces un conflicto entre los aviadores y los paracaidistas, pues los primeros querían evitar los puntos con mayor concentración de artillería antiaérea, en detrimento de las operaciones en tierra. Finalmente, se llegó a un acuerdo que satisfizo a muy pocos, pues serían necesarios cuatro días para lanzar la totalidad de las unidades. Para el día D de esta operación, la 101ª dispondría de 424 aviones y 70 planeadores, la 82ª de 480 aviones y 50 planeadores y la 1ª británica de 145 aviones y 358 planeadores.

Los lanzamientos se llevarían a cabo de día, para permitir el reagrupamiento rápido de los paracaidistas en tierra. Los aviones cuyo objetivo era Arnhem o Nimega utilizarían la vía más directa, mientras que aquellos que se dirigían al sur lo harían a través del territorio belga. El terreno en el norte, especialmente en Arnhem, se prestaba para la defensa pues consistía en diques, canales y *polders* (superficies terrestres ganadas al mar). En total, los aliados debían cruzar tres grandes ríos, el Mosa, el Waal y el bajo Rin, dos más pequeños, el Dommel y el Aa y tres canales, el Wilhelmina, el Willems y el Rin-Mosa.

Emblema de la 1ª División británica aerotransportada. **También fue adoptado por la unidad superior, el 1er Ejército aliado aerotransportado, en el que se integraron la 52ª División *Lowland*, la 1ª Brigada paracaidista polaca y las divisiones aerotransporadas 82ª y 101ª norteamericanas.**

Los objetivos de las unidades

La 101ª Unidad tenía el objetivo más fácil, crear un pasillo de 25 km muy cerca de la frontera, entre Veghel y Eindhoven, capturando los puentes de Son, Sint-Oedenrode y Veghel. El objetivo de la 82ª era el puente sobre el Mosa en Grave y el gran puente sobre el Waal en Nimega.

El comandante de la 1ª Brigada aerotransportada británica, Robert "Roy" Urquhart, se encontró ante el objetivo más difícil, el puente sobre el Rin en Arnhem. Además de la lejanía, su situación era peor por el hecho de que las zonas de lanzamiento se encontraban a unos 12 km de su objetivo y eran necesarias varias oleadas, a lo largo de varios días, para lanzar todos sus efectivos. Si todo iba bien, esta unidad sería reforzada por la 1ª Brigada polaca y la 52ª *Lowland*, para ayudarle a mantener la cabeza de puente.

La parte terrestre de la operación, *Garden*, estaba a cargo del 30° Cuerpo al mando de Horrocks. El ataque debía comenzar una hora después del primer lanzamiento. Horrocks atacaría con las 43ª y la 50ª Divisiones de guardias. La vanguardia estaba formada por el Batallón de la guardia irlandesa, al mando del enérgico teniente coronel John Ormsby Evelyn "Joe" Vandeleur. La línea de partida era una pequeña cabeza de puente sobre el canal Mosa-Escalda, gracias a un puente que se había logrado capturar pocos días antes, en un temerario ataque, conocido como "puente de Joe". Su objetivo teórico para el primer día estaba a 10 km de Eindhoven, Valkenswaard, a tan sólo 10 km de la línea de partida. A pesar de ello, Horrokcs confiaba en alcanzar Eindhoven esa noche. Al final del tercer día, la vanguardia debía alcanzar Arnhem y, dos o



Un salto por la libertad. **Paracaidistas norteamericanos suben al avión de transporte C-47 que los trasladará a su destino, las cercanías de los puentes de Nimega.**

tres días después, los ríos del Ijselmeer.

Para lograr esta rápida penetración se contaba con un formidable apoyo artillero que, en forma de barrera rodante, iría abriendo camino a las unidades acorazadas. Uno de los principales problemas de *Garden* era que sólo había una carretera por la que avanzar, que podía ser fácilmente bloqueada. Aun sin oposición, debían pasar unos 20.000 vehículos en 60 horas, algo bastante complicado por el riesgo de embotellamientos.

Soldado alemán de infantería

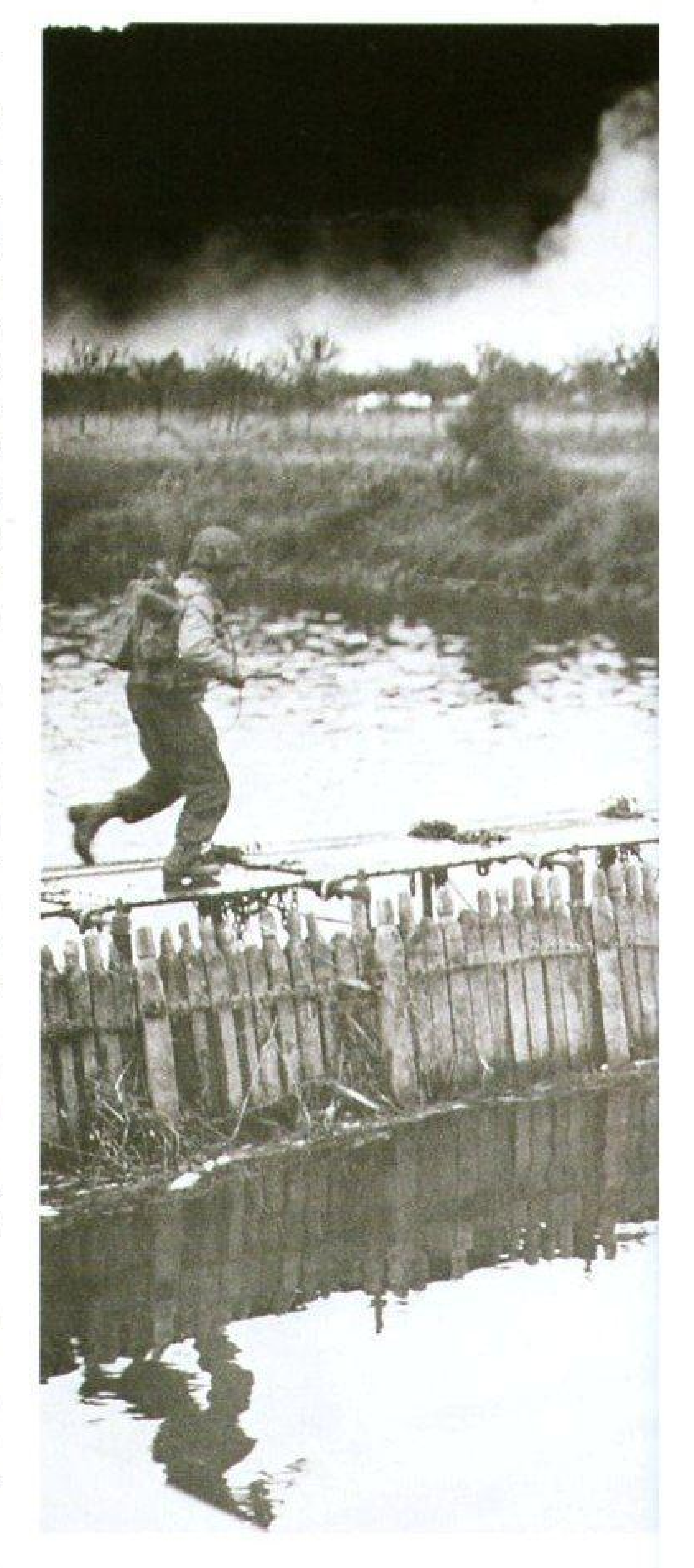
El equipo en 1944 había cambiado poco respecto al de 1939. Protegido por el casco de acero Stahlhelm 42, iba armado con un fusil Mauser Kar 98k calibre 7,92 mm, con cargador de cinco disparos. Calzaba botas de cuero de caña alta y llevaba un estuche para la máscara antigás, que era utilizado para transportar todo tipo de pertenencias.

Una premisa equivocada

Una de las premisas de la operación era que los alemanes estaban en desbandada y totalmente desorganizados. Pero la situación era bien diferente. Los servicios de inteligencia aliados fracasaron estrepitosamente, pues creían que los alemanes apenas tenían tanques en Holanda y que sus unidades de infantería estaban en proceso de reorganización, de tal forma que apenas serían aptas para el combate. Un informe del día 13 sobre la presencia de blindados entre Nimega y Arnhem fue desechado, al considerar que se trataba de tanques inutilizados.

En realidad eran vehículos en perfecto estado, pertenecientes a las divisiones Panzer SS *Hohenstaufen* (9ª) y *Frundsberg* (10ª). Ambas habían sufrido fuertes pérdidas en Normandía pero, aunque estaban muy por debajo de su fuerza nominal, en modo alguno carecían de potencia ofensiva, como los paracaidistas iban a descubrir muy pronto. El oficial que emitió el informe, que perfectamente identificaba a tanques Panzer IV y cazatanques Stug III, fue dado de baja so pretexto de ansiedad para mantenerlo callado. Como es natural, las tropas de asalto no fueron informadas. Browning no quería cancelar una operación de esta envergadura basándose en esos informes, aunque parece lógico que debía haber informado al menos a Urquhart.

Los datos de los que se disponía, en los días previos a la ofensiva, no eran tranquilizadores, pues alertaban de la presencia de numerosas unidades que,



aunque dispersas, mantenían su cohesión y su capacidad de combate. Dada la flexibilidad demostrada por los alemanes, era más que previsible que pudieran reorganizarlas rápidamente ante el ataque aliado.

Las defensas alemanas

Los alemanes estaban esperando un ataque aliado hacia Amberes, pues el gran puerto era una necesidad logística de pri-



mer orden. De esa manera, reforzaron lo mejor que pudieron ese sector, dejando bastante desguarnecido el sector de Eindhoven. Pero, con todo, una serie de circunstancias permitieron formar una línea defensiva totalmente inesperada para los aliados. Así, por ejemplo, en una muestra de la iniciativa alemana, el comandante de la 85ª División de infantería, el general Chill, que se retiraba con su división desde Normandía para reequiparse al este del Rin, observó que una buena parte del canal Alberto se encontraba indefenso. Inmediatamente estableció una línea defensiva y agrupó a cuantas unidades en retirada pasaban por allí, independientemente de su origen o condición. De esta manera, logró formar una sólida línea defensiva, justo a tiempo de detener un avance británico, pocos días antes del comienzo de *Market-Garden*. Situaciones como esa fueron de lo más habitual durante la

12 de septiembre de 1944.
Soldados de infantería estadounidenses atraviesan un puente provisorio sobre el río Mosa, cerca de la localidad belga de Houx, hostigados por los disparos de la artillería alemana.

guerra y, durante el asalto aliado, serían casi la norma en el bando alemán.

Los aliados no dejaban de sorprenderse ante la extraordinaria habilidad de las tropas alemanas para organizar unidades casi de la nada, algo totalmente imposible para los anglo-norteamericanos. Agrupando unidades logísticas, sanitarias, administrativas y otras, el mando alemán lograba, en poco tiempo, organizar una unidad que era capaz de combatir eficazmente, pasaba a denominarse *Kampfgruppe* ("grupo de combate"), seguido del nombre del mando que la había organizado. Ello es una muestra no sólo de la flexibilidad del sistema, sino de la preparación de los oficiales, en todos los niveles, para asumir responsabilidades muy superiores a sus rangos teóricos. En cualquier otro ejército, aun en la actualidad, sería impensable que, por ejemplo, un comandante médico asumiera el mando de una unidad formada por sanitarios, cocineros, artilleros antiaéreos y mecánicos para detener la penetración de un batallón de tanques enemigos, ¡y que lo lograra!

Paracaidista polaco. **La participación de estos exiliados en la operación *Market-Garden* sería dramática e inútil.**

Las unidades de la *Wehrmacht* y las SS en el sector

El dispositivo defensivo alemán en el frente que iba a ser atacado estaba compuesto por las siguientes unidades: la 719ª División de infantería, los *Kampfgruppen* Chill y Walther, la 176ª División de infantería, elementos de la 245ª División de infantería, la 59ª División de infantería (reducida a unos 1.000 hombres y 48 cañones), elementos de la 280ª Brigada de cazatanques (con Stug III) y elementos del 559º Batallón cazatanque.

Cerca de Arnhem, el 17 de septiembre, se encontraban elementos de dos divisiones Panzer SS, la 9ª *Hohenstaufen* y la 10ª *Frundsberg*, parte del 2º Cuerpo Panzer SS, que estaban reagrupándose para ser enviadas a Aquisgrán. Ambas divisiones estaban muy debilitadas tras los combates en Normandía y eran, en realidad, grupos de combate. Así, la *Hohenstauffen* podía alinear a unos 2.500 hombres, la mayor parte de ellos veteranos endurecidos. Su material blindado era pobre, pues sólo contaba con tres Panzer y una quincena de Panzer IV y Stug III. Por su parte, la *Frundsberg* disponía de un número similar de granaderos acorazados, pero podía alinear casi una decena de Panzer y 27 cazatanques.

El mando del Grupo de Ejércitos B, que se encargaba de la defensa de Holanda y del norte de Alemania recaía en el veterano mariscal Walther Model, que estaba entre los comandantes alemanes más capaces. Una de las unidades bajo sus órdenes era el recién creado 1er Ejército paracaidista, al mando de Kurt Student. Esta unidad agrupaba a media docena de débiles divisiones y tenía de aerotransportada sólo el nombre. La otra gran unidad alemana en el escenario, el 2º Cuerpo Panzer SS (con las dos débiles divisiones acorazadas) estaba al mando de Wilhelm "Willy" Bittrich, que contaba también con una gran experiencia operativa.

El ataque a Arnhem tomó totalmente por sorpresa a la inteligencia alemana. Los mandos alemanes, por supuesto, estaban esperando una ofensiva, pero pensaban en algo mucho más arriesgado, como un asalto aerotransportado al este del Rin (algo parecido a uno de los planes de Montgomery) o en Dinamarca.



LA VIDA EN LA HOLANDA OCUPADA

Cuando Holanda fue ocupada por las tropas alemanas, tanto la reina como el gobierno huyeron al Reino Unido, donde formaron un gobierno en el exilio. Los alemanes, tras hacerse con el control del país, llevaron a cabo inicialmente una política conciliadora y nombraron un gobernador dócil, Seyss-Inquart. Se mantuvo la administración holandesa y su sistema judicial. Los funcionarios holandeses identificaban a los ciudadanos, controlaban a la población judía y expedían cupones de racionamiento y cartillas de identificación. La autoridad de la potencia ocupante se fue imponiendo poco a poco.



Persecución. La población holandesa de origen judío, tras un primer período tranquilo, fue víctima del terrorismo nazi y comenzó a ser enviada a campos de concentración.

Hitler consideraba a los holandeses como nórdicos y, por lo tanto, proclives a colaborar en su "cruzada contra el bolchevismo y los judíos". Buscó y obtuvo el apoyo del movimiento nacionalsocialista holandés, liderado por Antón Mussert, un hábil orador totalmente progermano. Entre otras cosas, creó la Legión Holandesa, que fue enviada a luchar en el frente del este. También creó una eficaz red de informadores con los que mantuvo a la población controlada. Varios millones de trabajadores serían enviados a Alemania a realizar trabajos en las fábricas y granjas.

Pero el pueblo holandés no aceptó nunca la ocupación. Liderando los movimientos de resistencia activa o pasiva se encontraban el Partido Comunista, la Iglesia y el estamento universitario. Como muestra de resistencia y lealtad a la reina, muchos holandeses portaban objetos cargados de simbolismo, como una prenda de color naranja o un clavel blanco. Pero, en general, no se pasó de ahí hasta mediados de 1944, tras el desembarco de Normandía, cuando comenzaron a formarse movimientos más organizados y activos, en vísperas de la llegada de los aliados.

Lo que sí suscitó una fuerte oposición fueron las medidas antisemitas adoptadas por los alemanes. Los judíos eran a menudo registrados y agredidos en la calle. Y no tanto por los alemanes como por los holandeses pertenecientes al partido de Mussert. La población reaccionó ante estas situaciones y, ya en 1941 convocó una huelga y hubo varios incidentes en muchas ciudades tras uno de estos ataques. Muchos judíos fueron ocultados por familias no judías, para evitar la detención y la deportación a un destino incierto. Pero más de 100.000 de los 140.000 judíos holandeses perecerían durante la guerra. El caso más famoso acaso sea el de la niña Ana Frank, inmortalizada por su diario, que pasó más de dos años escondida con su familia antes de ser denunciada y deportada a un campo de concentración, donde fallecería.

El invierno de 1944-1945 fue terrible y la población conoció el hambre. Como represalia a una huelga de ferrocarriles convocada por el gobierno en el exilio, para dificultar los movimientos de tropas alemanas, estos suspendieron el envío de alimentos básicos a la parte oeste de Holanda. Fallecerían durante ese invierno, víctimas de las privaciones, más de 16.000 holandeses. *[J.V.]*





Gonzalo Naya

2 LOS ALIADOS LANZAN SOBRE HOLANDA EL MAYOR ASALTO AÉREO DE LA HISTORIA

Tras apenas una semana de preparación, comenzó la fase *Market* de la operación planeada por Montgomery. Se trataba de la mayor acción de fuerzas aerotransportadas de la historia. Muchos de los paracaidistas eran veteranos, pero sería la primera vez que iban a saltar en pleno día detrás de las líneas enemigas. Deberían tomar sus objetivos y aguantar entre 24 y 72 horas hasta la llegada de las unidades terrestres, si todo transcurría según el plan previsto.

Bombardeos aéreos de preparación

Como paso previo al lanzamiento, durante la noche del 16 al 17 de septiembre de 1944, unos 200 bombarderos Lancaster atacaron varios aeródromos alemanes en la zona, especialmente aquellos en los que se sospechaba la presencia de los nuevos y mortíferos cazas a reacción Me-262. Más de 800 toneladas de bombas dejaron cuatro aeródromos temporalmente fuera de servicio.

A lo largo de la mañana se sucederían las incursiones aéreas, a cargo tanto de cazabombarderos como de bombarderos medianos y pesados. Un total de 815 fortalezas volantes B-17 norteamericanas bombardearon las posiciones más importantes de artillería antiaérea alemana en los sectores elegidos, tanto para el paso de los aviones de transporte, como para el lanzamiento de los paracaidistas. 250 cazabombarderos realizaron ataques más precisos contra las baterías antiaéreas del frente. Se estimaba que había unos 44 cañones medianos y pesados y 112 livianos. En todo momento, la oposición de la *Luftwaffe* fue prácticamente nula.

Operación aerotransportada. Las amplias llanuras holandesas eran un lugar ideal para el lanzamiento de paracaidistas y el aterrizaje de planeadores.

Un vuelo sin grandes inconvenientes

A las 10:30 h del domingo 17 de septiembre de 1944, comenzaron a despegar de los aeródromos los aviones de trasporte C-47. Los remolcadores de planeadores, más lentos, habían comenzado a despegar casi una

El poder aéreo aliado. **Una larga línea de aviones Dakota lanzan miles de paracaidistas, sin apenas oposición, sobre la campiña holandesa, en el primer día de la operación.**

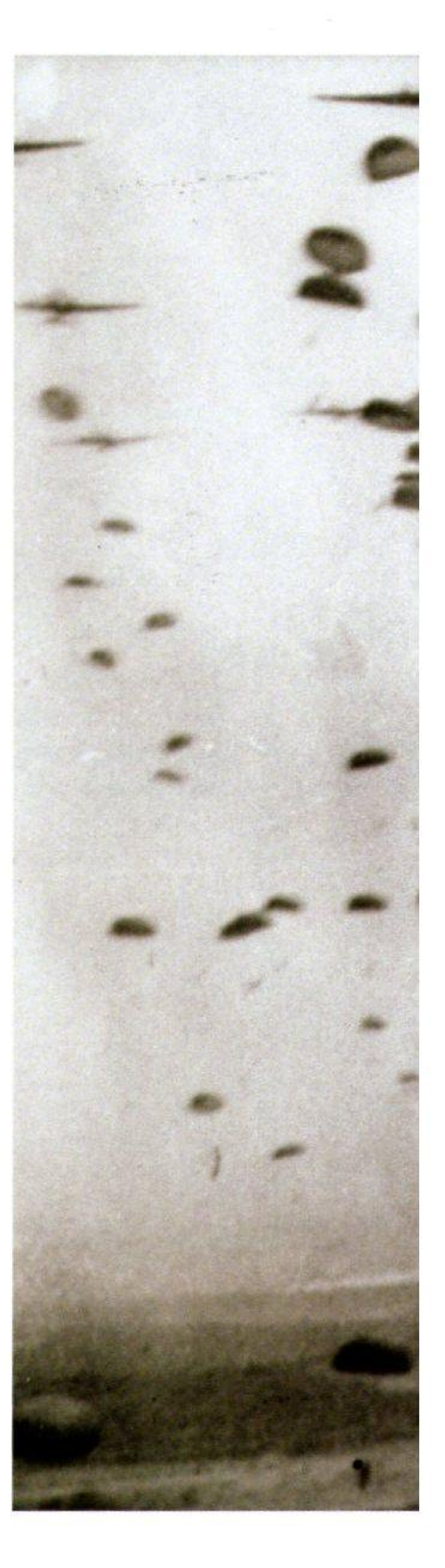
hora antes. A las 11:30 h había despegado el último. Un total de 1.545 aviones de transporte y 478 planeadores Horsa y Waco tomaron altura lentamente, escoltados por casi 400 cazas de la RAF (Tempest, Spitfire y Mosquito) y 550 norteamericanos (Thunderbolt, Mustang y Lightning).

Durante el vuelo, 22 planeadores Horsa verían cómo sus cables se partían y tenían que descender, incapaces de alcanzar su objetivo. Por lo demás, la travesía transcurrió sin apenas incidentes. La mañana era soleada y el tiempo excelente. La *Luftwaffe* no existía y la defensa antiaérea, durante el vuelo, apenas molestó. La sorpresa había sido total y los bombardeos previos, muy efectivos. Muy pocas de las 117 posiciones antiaéreas alemanas estaban en condiciones de disparar. La artillería antiaérea sólo actuó con cierta intensidad en el sector de la 101ª norteamericana. Un avión que llevaba los "localizadores" (*pathfinders*) fue abatido y otros dañados, pero la mayoría llegaron a su destino.

Los aliados estaban dispuestos a aceptar hasta el 30 % de pérdidas entre las unidades aerotransportadas durante el lanzamiento, pero la cifra no llegó al 3 % de todos los aparatos que participaron, incluidos los cazas y los planeadores (75 aparatos sobre un total de 4.676). No se perdió ni uno solo de los aparatos de transporte británicos, mientras que los norteamericanos tuvieron que lamentar el derribo de 35 Dakota el día 17, así como el de 13 planeadores Waco. Dos gigantescas columnas de aviones, de 150 km de longitud y 5 de anchura se dirigieron hacia su destino, volando a una altura media de 500 m. El tiempo de vuelo osciló entre los 90 y los 150 minutos.

Un espectáculo sobrecogedor

El despliegue de medios aliado era tan extraordinario que el general de la *Luftwaffe* Kurt Student, cuando contempló la gran flota aérea que se dirigía hacia sus zonas de lanzamiento, no pudo menos que expresar





su envidia y admiración por tal derroche de fuerza: "¡Cómo hubiera deseado tener una fuerza de tal magnitud a mi disposición!". El propio mariscal Walther Model se vio rodeado de paracaidistas británicos, pues su puesto de mando estaba a sólo 3 km de una de las zonas de lanzamiento, en Oosterbeek. Inmediatamente se trasladó a un lugar seguro, a 30 km de Arnhem. Los paracaidistas británicos ignoraban su presencia y no hicieron nada por capturarlo. De hecho, se instalaron en uno de los edificios donde había estado Model, el hotel Hartenstein.

Los primeros paracaidistas, los *pathfinders*, se lanzaron desde aviones Stirling a las 12:40 h, para señalizar las zonas de lanzamiento. Cuando los C-47 comenzaron a llegar todo estaba perfectamente señalizado y descendieron a la altura de lanzamiento, de unos 150 m. Los primeros planeadores comenzaron a aterrizar en el sector de Oosterbeek poco después de las 13:00 h. El general norteamericano Maxwell Taylor se lanzó junto con otros 6.700 paracaidistas de la 101ª en las cercanías de Eindhoven, mientras que los batallones destinados a Veghel llegaban, casi en su totalidad, en perfecto estado a tierra, agrupados y cerca de su objetivo. Sus pérdidas estaban por debajo del 5 % de los efectivos.

Se completa la primera oleada: 20.000 hombres sobre suelo holandés

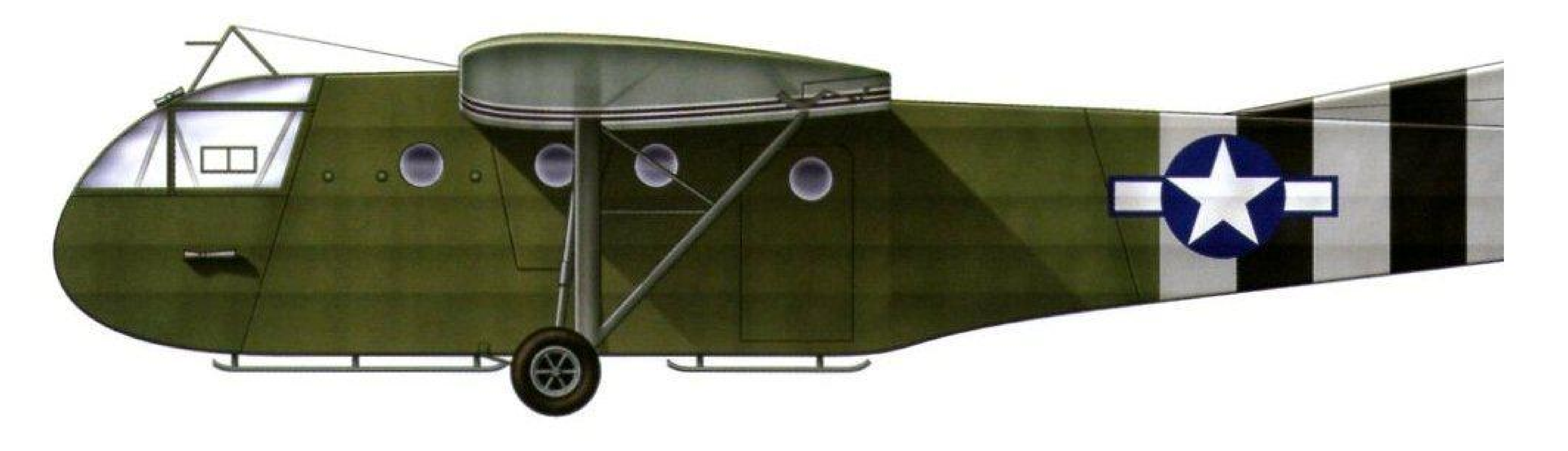
Por su parte, 7.200 paracaidistas se lanzaban en las proximidades de Nimega, encabezados por el comandante de la 82ª Aerotransportada, el general norteamericano James Gavin, de 37 años de edad, verdaderamente muy joven para tan alto rango y apodado *Jumping Jim* ("Jaimito Saltador"). Uno de los regimientos se lanzó sobre Grave mientras que otro lo hizo sobre Groesbeek. Por primera vez se lanzaron cañones en paracaídas. Eran doce obuses de 75 mm, se lanzaron por piezas desde 48 Dakotas y pronto fueron montados en tierra, otorgando a los paracaidistas un muy necesario apoyo artillero en esos críticos momentos. El lanzamiento fue casi perfecto y sin bajas, frente a una oposición alemana casi nula.

A las 13:30 h aterrizaba el Estado Mayor de Browning en los alrededores de Groesbeek (cerca de Nimega) y, finalmente, a las 14:00 h, se lanzaba la 1ª Brigada paracaidista británica cerca de Arnhem, al oeste de la ciudad, completando así la primera oleada. Browning llegó con su reducido Estado Mayor en paracaídas. En ese momento, estaban sobre suelo holandés unos 20.000 hombres, 500 vehículos, 330 cañones de todo tipo y más de 500 toneladas de equipo diverso.

Los aviones aliados volvieron a sus bases en el Reino Unido. Debían prepararse para el día siguiente, momento en el que se lanzaría la segunda oleada. Mientras tanto, los paracaidistas quedaron abandonados a su suerte, pues no había reservas disponibles ni forma de coordinarse con las tropas de tierra que habían comenzado su avance.

Planeador CG-4 Waco/Hadrian

Enteramente construido de tela y madera, era el más ligero utilizado por los norteamericanos y los demás aliados durante la guerra.



Zonas de lanzamiento de paracaidistas aliados (septiembre de 1944)



Comienza *Garden*, el avance de Horrocks por tierra

A las 14:00 h, cuando los últimos paracaidistas habían tomado tierra, comenzó la barrera de fuego en la frontera, que precedería el avance del 30° Cuerpo de Horrocks. Para la ocasión se había conseguido una enorme concentración artillera; casi 300 piezas en apoyo directo: 240 de 25 libras, 48 de 4.5 y 5.5 pulgadas y cuatro de 155 mm. Durante 20 minutos se prepararon sobre posiciones previamente identificadas, tras los cuales se unieron los morteros pesados de 4.2 pulgadas.

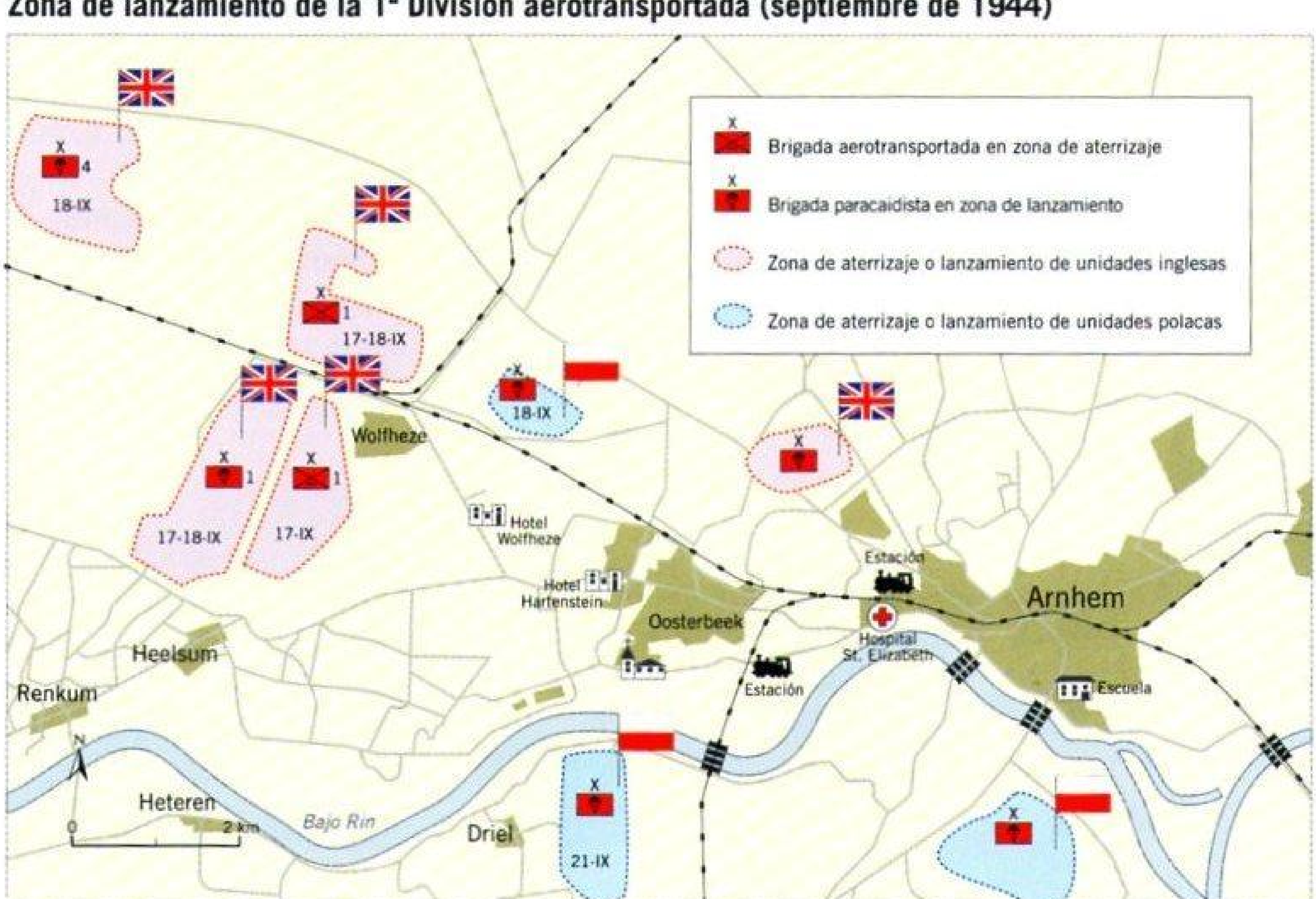
A las 14:32 h la barrera de fuego aliado alargó su alcance 400 m y se extendió a un kilómetro por cada lado de la carretera, evitando caer sobre ella para no dañarla, de forma que se impidiera el paso posterior de los vehículos. A las 14:35 h, la barrera se puso en marcha lentamente, a razón de 200 m por minuto. Era el momento de comenzar el avance.

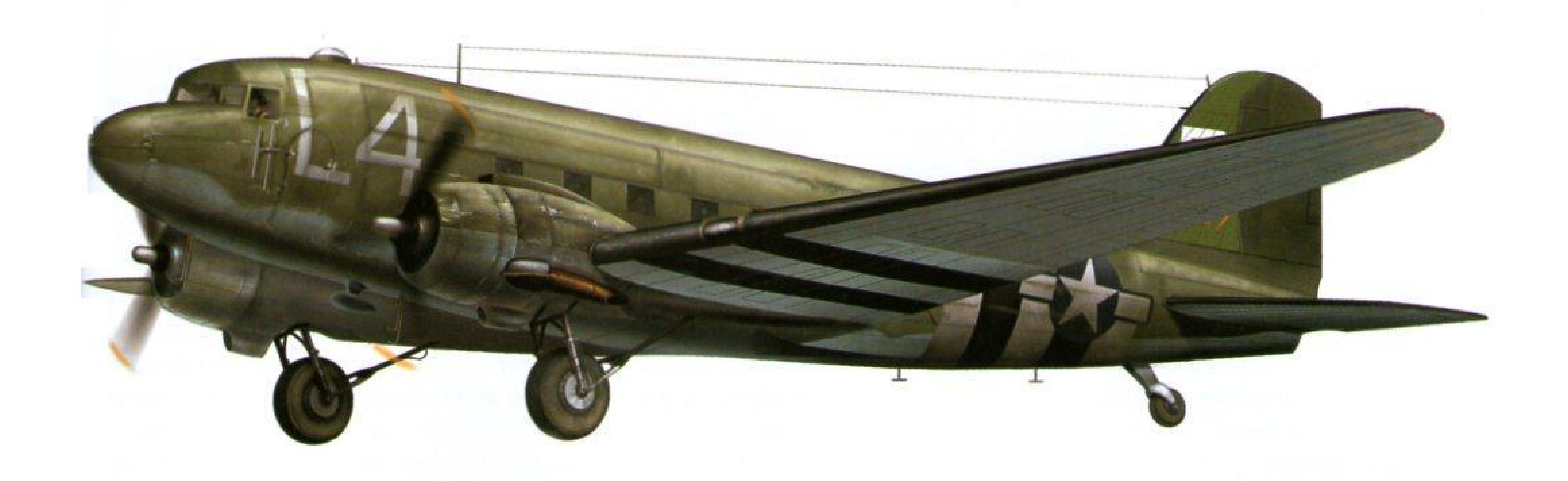
El plan de Horrocks era extraordinariamente simple, pues consistía en avanzar en fila india a lo largo de la carretera que se dirigía a Eindhoven, cruzarlo y continuar hasta Nimega y Arnhem.

Nada de movimientos de flanqueo ni despliegues de unidades. Es cierto que no había muchas opciones, pues los *polders* que flanqueaban la carretera no eran propicios para el movimiento de grandes unidades acorazadas, aunque, como se vería, los tanques podían, con ciertas precauciones, avanzar por ellos en muchas ocasiones. Estaban salpicados de pequeños bosques, que constituían puntos defensivos perfectos para los alemanes, que los iban a aprovechar muy bien.

Para neutralizarlos, Horrocks contaba con la artillería y los cazabombarderos. Ocho aviones Typhoon se relevarían cada cinco minutos sobre la cabeza de la columna para cubrir el avance. Otros ocho permanecerían en el aire constantemente, prestos a intervenir ante la mínima demanda de apoyo por parte de la columna terrestre.

Zona de lanzamiento de la 1ª División aerotransportada (septiembre de 1944)





Un primer error de las fuerzas de Horrocks

En el frente avanzaron los tanques y semiorugas de la Guardia irlandesa, al mando de Joe Vandeleur. La cabeza corría a cargo del 3er Escuadrón de tanques Sherman, que se aproximó a la barrera rodante, a una velocidad de unos 12 km/h, con sus cañones apuntando alternativamente a derecha e izquierda. Todo transcurrió sin incidentes durante los primeros diez minutos. Luego, a lo largo de dos terribles minutos, se desató el infierno en la carretera. Aunque los cañones antitanque alemanes habían sido puestos fuera de combate por la artillería y la aviación, una sección de infantería había esperado pacientemente en las proximidades de la carretera, armada con *Panzerfaust*, dejando pasar a los primeros 16 vehículos de la gran columna. Los tres últimos tanques del 3er Escuadrón y los seis primeros del 1er Escuadrón, que los seguían, fueron alcanzados y comenzaron a arder, a lo largo de unos 700 m de carretera.

Vandeleur solicitó la ayuda de la aviación e, inmediatamente, los cazabombarderos Typhoon comenzaron a atacar los bosquecillos con cohetes, disparando más de 450. Los tanques se desplegaron por los lados de la carretera y la infantería comenzó a atacar las posiciones bombardeadas. La columna, no obstante, se detuvo y comenzó el primero de una sucesión de enormes atascos. Poco después de las 16:30 h, la resistencia había cesado y la columna pudo reanudar su marcha. La procedencia de los primeros prisioneros alemanes, dos regimientos de paracaidistas y dos batallones de la *Hohenstaufen* sorprendió a los británicos, que sólo esperaban oposición por parte de tres batallones de paracaidistas. Alguien se había equivocado.

Una vez superada la oposición, manteniendo el fuerte apoyo aéreo, la Guardia irlandesa continuó su camino hacia su primer objetivo, la pequeña población de Valkenswaard. Allí llegaron al final de la tarde y se tomó una de las decisiones más polémicas de la operación *Market-Garden*, cuando decidieron detenerse a pasar la noche. La Guardia irlandesa tenía cierta justificación para ello, pues había llevado el peso de la ruptura, los tanques necesitaban mantenimiento y la infantería estaba cansada, pero los Guardias granaderos, que los seguían, estaban frescos y podían haber continuado y ganado un tiempo precioso. Pero ni el comandante de la División, general sir Allan Adair, ni el del Cuerpo, Horrocks, dieron órdenes en ese sentido y toda la columna se detuvo a pernoctar.

Un golpe de suerte para los alemanes

Mientras tanto, en unas escasas tres horas, los paracaidistas de la 101ª habían alcanzado la mayor parte de sus objetivos.

Douglas C-47 Dakota o Skytrain

Estaba equipado con un motor Pratt & Whitney de 1.200 CV. Fue el principal avión de transporte aliado durante la guerra. Era robusto y muy fiable, sencillo de fabricar y tenía gran capacidad de carga. Podía llevar hasta 28 paracaidistas con sus equipos.

Las águilas gritonas de la 101ª

Creada el 15 de agosto de 1942, la 101ª División Aerotransportada estadounidense era apodada "las águilas gritonas". Su primer comandante fue el mayor general William C. Lee. La unidad tuvo su bautismo de fuego en la incursión previa al desembarco aliado en Normandía y luego participó en la operación *Market-Garden*. Durante la batalla de las Ardenas fue enviada a defender Bastogne y su jefe, el general McAuliffe, se negó a rendirse pese a estar sitiado por los alemanes. El lema de la división era "Una cita con el destino".

El principal era en un tramo de carretera de unos 25 km de longitud que unía Eindhoven y Grave. Por ese tramo tendría que avanzar todo el 30° Cuerpo en su marcha hacia Arnhem. Y no sólo este, sino que había que mantener la ruta expedita y segura, pues seguiría un interminable flujo de suministros sin los cuales todas las operaciones se detendrían. Los puentes de Veghel y Sint-Oedenrode estaban asegurados, aunque el de Son fue volado poco antes de la llegada de los norteamericanos.

El general alemán Kurt Student tuvo un golpe de suerte cuando, a bordo de uno de los planeadores que se habían estrellado, se encontró una cartera con todo el plan de la operación. Menos de dos horas después del comienzo, los alemanes tenían un conocimiento claro de las intenciones aliadas. El mariscal Walther Model y el general Student comenzaron a redistribuir sus fuerzas para hacer frente a la amenaza más inmediata.

La 101ª División aerotransportada norteamericana

El sector de carretera objetivo de la 101ª presentaba una dificultad, y es que contaba con numerosos puntos de apoyo alemanes, los que debían ser capturados uno a uno y mantenidos frente a los más que previsibles contraataques que, sin lugar a dudas, tendrían lugar. El comandante de la División, el general Taylor, dada la naturaleza de su misión, dio prioridad a la infantería, de tal forma que la artillería sería lanzada el segundo día. Si todo iba bien, las unidades terrestres británicas deberían hacer su aparición en 24 horas desde el lanzamiento.

Tras la desastrosa experiencia de Normandía, Taylor decidió lanzar a su división en una zona lo más compacta posible para mantener la cohesión, aun a costa de alejarse de algunos de sus objetivos. Para ello, seleccionó tres áreas de aterrizaje en un triángulo formado por las localidades de Best, Sint-Oedenrode y Son. Sus objetivos tácticos eran los puentes sobre el canal Wilhelmina en Son, el de Sint-Oedenroede, los dos sobre el mismo canal en Best y los puentes sobre el río Aa y el canal Willems en Veghel.

Tras consolidar sus objetivos, uno de los regimientos estableció un perímetro defensivo cerca de Son, donde debían aterrizar los planeadores de la división pero, al mismo tiempo, formó una reserva ante la eventualidad de tener que acudir hacia Eindhoven. En Best los puentes no fueron tomados. Eran, realmente, objetivos secundarios seleccionados por Taylor para fortalecer el perímetro defensivo de su división, pero el grupo de paracaidistas que se dirigió hacia allí cayó en una emboscada tendida por las escasas fuerzas alemanas presentes y tuvo que renunciar a su objetivo.

Taylor se detiene ante Eindhoven

La 101ª sólo contaba, el primer día, con 70 planeadores, de los cuales, por diversos motivos, sólo llegaron 53 a la zona seleccionada y asegurada para el aterrizaje. Con ellos llegaron 32 jeeps y 13 remolques, las unidades de transmisiones y médicas. Poco después ya funcionaba un hospital de campaña, aunque, al final de la tarde, todo el servicio médico fue trasladado a un hospital civil en la población de Son. Las transmisiones norteamericanas, a diferencia de las británicas, funcionaron bien desde un principio.

El propio Taylor, junto con el 506° Regimiento, se dirigió hacia Eindhoven. En su ruta tuvieron que neutralizar dos cañones antiaéreos de 88 mm y consolidar la población de Son, operación que les llevó un par de horas. Uno de los puentes sobre el canal fue volado por los alemanes pero los paracaidistas pudieron continuar su camino hacia Eindhoven. No lograron alcanzarlo antes de caer la noche. La población local insistía en que había una fuerte guarnición alemana allí, no había noticias del 30° Cuerpo británico y sus órdenes no



contemplaban su captura el día D. En vista de todos estos argumentos, Taylor decidió detenerse a pasar la noche en las cercanías y dejar la captura de Eindhoven para el día siguiente.

Los objetivos de la 82ª División

La 82ª División, al mando de *Jumping Jim* Gavin, tenía un objetivo más complicado. No sólo estaba más lejos del punto de partida, sino que sus objetivos eran ríos de más entidad, el Mosa y el Waal (que provenía del Rin). Al sudeste de la ciudad de Nimega se encuentra una colina de un centenar de metros de altura cuya posesión era fundamental para la batalla. Más allá, a pocos kilómetros, se encuentra la frontera germano-holandesa donde empieza la zona del *Reichswald* ("bosque imperial"). Desde la citada colina o, más bien, grupo de ellas, se podía bloquear cualquier intento de ataque alemán desde el *Reichswald*. Realmente, era el único terreno elevado de toda la zona. El primer objetivo de Gavin, pues, fue la captura de la colina, seguido de los puentes sobre el Mosa.

El puente sobre el Waal en Nimega era un objetivo posterior, aunque también debía ser capturado el primer día. Este gran puente de 600 m de longitud tenía su cabecera sur en la misma ciudad de Nimega y la norte en un terreno despejado.

La 82ª logró capturar el puente de Grave, aunque otros dos más pequeños, de los tres que existían sobre el canal Wilhelmina, fueron volados. El de Malden saltó por los aires justo cuando los paracaidis-

De regreso a las líneas propias. **Algunos de los paracaidistas británicos capturados en Arnhem han logrado escapar y cruzan el Rin para alcanzar la orilla sur, dispuestos a volver al combate.**

tas estaban a punto de cruzarlo. El de Heumen pudo ser tomado tras una lucha que se prolongó durante toda la noche hasta que se pudieron desmontar las cargas de demolición. El de Hatert quedó muy dañado por la explosión y no podría ser utilizado por los vehículos.

El puente de Nimega

Un batallón se dirigió a Nimega pero pronto fue bloqueado por un grupo de defensores alemanes de composición heterogénea, denominado *Kampfgruppe Henke*. Los norteamericanos fueron lentos en el intento de ocupar el puente, de tal forma que pronto varias unidades alemanas, equipadas con vehículos blindados, provenientes de Arnhem, llegaron a Nimega y reforzaron su originalmente escasa guarnición. La oportunidad había pasado y habrían de lamentarlo.

Pronto se hizo evidente que la posición clave para la conquista del puente de Nimega era una antigua construcción medieval situada en un parque, rodeada de murallas, una suerte de ciudadela llamada Valkhof. Los alemanes habían emplazado allí, originalmente, varias piezas antiaéreas de 20 mm y algún cañón antiaéreo de 88 mm y, pronto, reforzaron la posición con varias secciones de las *Waffen* SS. Gavin decidió renunciar a los intentos para tomar el puente el primer día y reagrupar su división para estabilizar el perímetro y lanzar un ataque coordinado al día siguiente.

Tanto el general de las SS Wilhelm Bittrich como Model estuvieron de acuerdo en que la clave de la operación no era el puente de Arnhem sino el de Nimega. Bittrich quería destruir ambos inmediatamente, pero Model se negó, pues conocía las constantes intenciones de Hitler de lanzar contraataques para recuperar el terreno perdido.

Model era un maestro de la improvisación y la batalla que se avecinaba le dio la oportunidad de demostrarlo. Se estaban formando numerosos grupos de combate y reorganizando todas las unidades disponibles para frenar el avance aliado.

Los paracaidistas británicos avanzan hacia Arnhem

A las 15:40 h, una vez consolidada la zona de lanzamiento y reagrupada la Brigada, comenzó el avance de los paracaidistas británicos sobre Arnhem. Estaban a unos 12 km de su objetivo. Además de la dificultad que suponía la urbanización del terreno que debían atravesar, el principal inconveniente era que la mayoría de las tropas a las que se enfrentarían pertenecían a las *Waffen* SS, concretamente a la 9ª División Panzer *Hohenstaufen*. Los "diablos rojos", como eran denominados los paracaidistas británicos por el color de sus boinas, avanzaron por tres rutas. El 3er Batallón, con el escuadrón de reconocimiento a bordo de 28 jeeps, lo hizo a lo largo de la carretera que iba desde Oosterbeek a Arnhem. El 1er Batallón progresó por el norte y el 2º por el sur, frente a una escasa oposición.

Las radios británicas comenzaban a dar problemas y las comunicaciones se perdían con frecuencia. La causa principal no fue el terreno deprimido por el que transitaban, sino un mal ajuste de las frecuencias.

En los primeros kilómetros los paracaidistas fueron recibidos con entusiasmo por la población, que llegó a ralentizar su progresión. Pero, poco a poco, comenzaron a llegar más y más tropas alemanas.

Los primeros enfrentamientos serios

Una de las primeras víctimas alemanas sería el general Friedrich Kussin, comandante militar de Arnhem, cuyo vehículo fue acribillado por los paracaidistas, pereciendo sus cuatro ocupantes. Una famosa foto muestra el cadáver de Kussin con un gran agujero en el cuero cabelludo. Cuesta creer que fuera el resultado de un impacto de bala o de un golpe en el interior del vehículo.

El propio Urquhart, que se dirigía hacia Arnhem tuvo que abandonar su jeep, al-

EL CARRO ALEMÁN PANZER IV FRENTE AL CARRO BRITÁNICO CROMWELL

El Panzer IV, en su versión G o H, era el carro más numeroso en el frente occidental. Su contraparte británica era el Cromwell, una evolución del concepto de carro crucero, que ya había quedado obsoleto. Su sucesor sería el Comet.



Panzer IV
Era un carro más equilibrado y muy probado en combate. La dotación disfrutaba de mayor espacio y su armamento era mucho más poderoso. Podía poner fuera de combate al Cromwell a unos 1.000 m de distancia, mientras que este debía acercarse a menos de 400 m para poder enfrentarse al carro alemán.

Cromwell Mk VII
- Peso: **30 t**
- Dotación: **5 hombres**
- Armamento: **1 cañón de 75 mm y 2 ametralladoras de 7,7 mm**
- Blindaje máximo: **76 mm**
- Velocidad: **55 km/h**
- Autonomía: **250 km**

Panzer IV H
- Peso: **25 t**
- Dotación: **5 hombres**
- Armamento: **1 cañón de 75 mm L/48 y 2 ó 3 ametralladoras de 7,92 mm**
- Blindaje máximo: **80 mm**
- Velocidad: **42 km/h**
- Autonomía: **225 km**

Cromwell
Representó un gran avance sobre sus predecesores y puede considerarse superior al ubicuo Sherman, pero sufría las limitaciones de diseño de todos los carros británicos.

Comet
Este carro sí supuso una mejora considerable sobre todo lo precedente y fue el mejor carro aliado de la guerra, aunque apenas llegó a tiempo para entrar en combate. Permanecería en servicio durante la posguerra, hasta ser sustituido por el Centurión.

Comet
- Peso: **37 t**
- Dotación: **5 hombres**
- Armamento: **1 cañón de 77 mm y 2 ametralladoras de 7,7 mm**
- Blindaje máximo: **101 mm**
- Velocidad: **50 km/h**
- Autonomía: **200 km**



Los primeros objetivos. Los tanques del 30° Cuerpo británico en las calles de la localidad de Valkenswaard, a 10 km de Eindhoven. En ese momento ya llevaban mucho retraso.

canzado por el fuego y se unió al 3er Batallón. Este pronto fue bloqueado por el *Kampfgruppe Krafft*, una unidad apresuradamente formada, con unos 400 efectivos, inferiores en número a los británicos, pero buenos conocedores del terreno; la mayoría de sus componentes eran veteranos endurecidos. El 1er Batallón sería detenido por una unidad de la *Luftwaffe* de un centenar de hombres. Al anochecer llegaron los primeros elementos blindados alemanes, varios cañones de asalto Stug III y semiorugas SdKfz 251.

La cabecera norte del puente de Arnhem

Urquhart había previsto lanzar un golpe de mano contra el puente mediante una unidad especial de reconocimiento a bordo de jeeps equipados con ametralladoras, pero, por un desgraciado azar, estos se encontraban a bordo de los planeadores que no habían llegado a su destino. Para realizar esa misión, Urquhart escogió al 2° Batallón del teniente coronel John Frost, que, a lo largo de su vida profesional, ya había realizado numerosas misiones difíciles. Frost tenía 32 años de edad y era hijo de un general; se lo consideraba el comandante de batallón más experimentado de la división. Había dirigido una operación de comandos en Francia contra una estación de radar en Bruneval, unos 20 km al norte de Le Havre, y era veterano de Túnez, Sicilia e Italia.

El 2° Batallón de Frost, ya de noche, logró infiltrarse por la ciudad y llegar a las rampas de acceso al puente sobre el Rin. Su compañía C quedó aislada entre las ca-



Con más dificultades de las previstas. **Bren carriers y camiones anfibios británicos en las cercanías de Eindhoven, la primera ciudad holandesa liberada durante *Market-Garden*.**

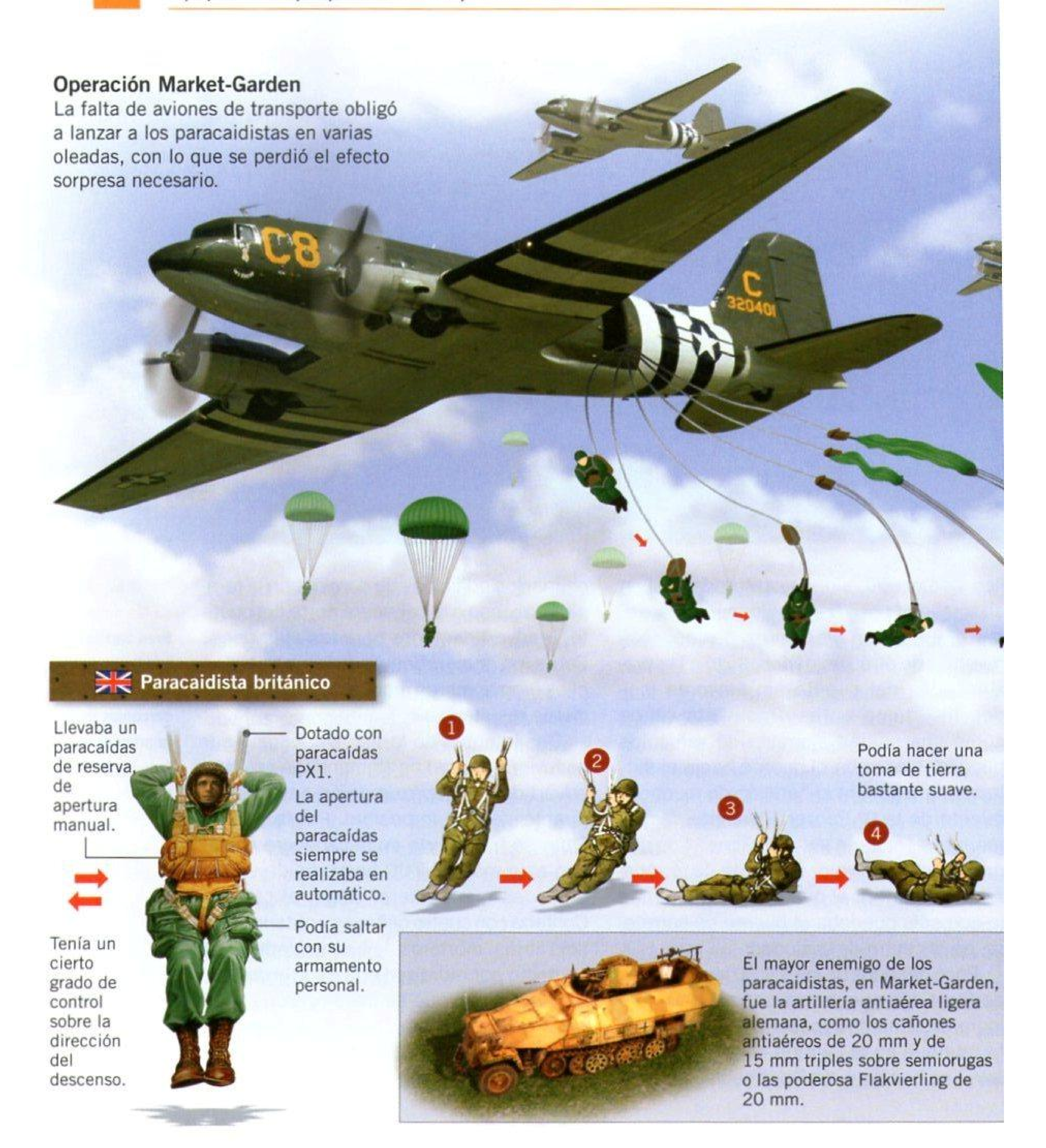
lles y se perdió, siendo capturada casi en su totalidad poco tiempo después. Pero el resto, junto con elementos de reconocimiento y de otras unidades, llegó a las proximidades del puente sin mayores incidencias. Justo en ese momento vieron cómo una unidad alemana de vehículos blindados cruzaba el puente hacia el sur, hacia Nimega. Era el batallón de reconocimiento de la 9ª Panzer *Hohenstaufen*, al mando del capitán Viktor Gräbner. Los alemanes lograron volar el puente de ferrocarril sobre el Rin, al oeste de Arnhem, con lo que sólo quedaba el puente de carretera, en el centro de la ciudad.

Poco después de las 19:30 los hombres de Frost, sin apenas encontrar oposición, lograron tomar la cabecera norte del puente, aunque no lo logaron con la cabecera sur. Los hombres de Frost habían logrado ocupar los edificios que dominaban la rampa de acceso a la cabecera norte del puente, inadvertidamente para los alemanes. Estos no superaban la veintena; todos ellos eran hombres maduros y apenas ofrecieron resistencia.

Dos intentos de tomar la cabecera sur no tuvieron éxito. Los alemanes ya estaban advertidos y la aproximación a través del puente se hizo imposible. Por la noche, Frost se hizo fuerte en la cabecera norte, con algo más de 700 hombres de varias unidades que pudieron llegar al puente. Contaba con cuatro cañones antitanque de seis libras, morteros de tres pulgadas y un contacto por radio con una batería de obuses de 75 mm que se desplegaron en las afueras de la ciudad. En total, los hombres de Frost ocuparían 27 edificios alrededor de la cabecera norte del puente.

EL AVIÓN C-47 Y LOS PARACAIDISTAS ALIADOS EN 1944

Los paracaidistas aliados utilizaban fundamentalmente, en 1944, el avión C-47 Dakota. El tipo de paracaídas utilizado condicionaba el sistema de lanzamiento y el equipo con el que podía saltar el paracaidista.



Operación Market-Garden
La falta de aviones de transporte obligó a lanzar a los paracaidistas en varias oleadas, con lo que se perdió el efecto sorpresa necesario.

Paracaidista británico

Llevaba un paracaídas de reserva, de apertura manual.

Tenía un cierto grado de control sobre la dirección del descenso.

Dotado con paracaídas PX1.

La apertura del paracaídas siempre se realizaba en automático.

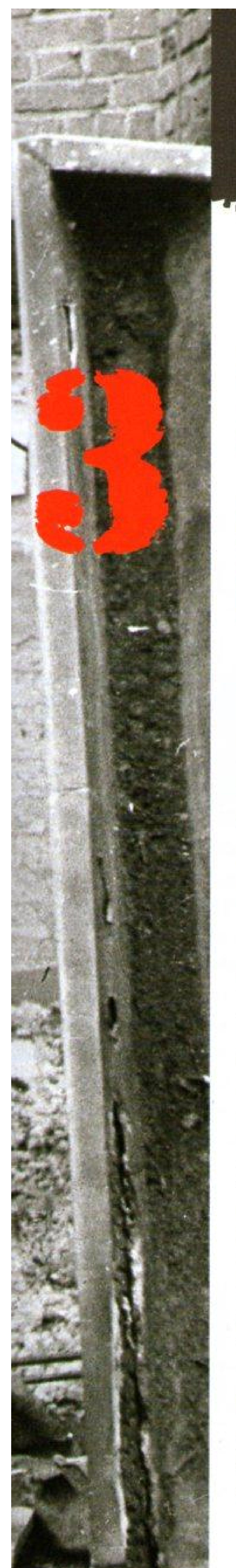
Podía saltar con su armamento personal.

Podía hacer una toma de tierra bastante suave.

El mayor enemigo de los paracaidistas, en Market-Garden, fue la artillería antiaérea ligera alemana, como los cañones antiaéreos de 20 mm y de 15 mm triples sobre semiorugas o las poderosa Flakvierling de 20 mm.


C-47
Unidades construidas: más de 10.000
Capacidad de transporte: 28 soldados o más de 3 t de equipo
Altura normal de salto: 150 m
Tiempo de lanzamiento: 12 s
Dispersión del grupo: 400 m
Su amplio portón lateral permitía descargar vehículos. Podía transportar dos jeeps o cañones anticarro o bien obuses de 75 mm o bien remolques.
ZONAS DE LANZAMIENTO
En algunos casos estaban muy lejos de los objetivos, especialmente en Arnhem (a más de 10 km), lo que comprometía el resultado de la operación.
Fulbeck
Barkston Heath
Balderton
Langar
Folkingham
Saltby
Cottesmore
Spanhoe
March
MAR DEL NORTE
Broadwell
INGLATERRA
Brize Norton
Adelburgh
Amstersam
Utrech
HOLANDA
Fairford
Hatfield
Moor Park
Rotterdam
Down Ampney
Chalgrove
Ruta norte
Bogham
Henogenbosch
Blakewoll
Londres
Eindhoven
Membury
Margate
Ruta sur
Keevil
Ascot
Chipping Ongar
Antwerp
ALEMANIA
Ramsbury
Aldermaston
Weldford
BÉLGICA
Greenham Common
Tarrant Rushton
Chitbolton
FRANCIA
Línea de frente alemán
Artillería pesada alemana
Botes de rescate





3

Gonzalo Naya

EL SEGUNDO DÍA DE 'MARKET-GARDEN': COMIENZAN LOS PROBLEMAS PARA LOS ALIADOS

La imposibilidad de lanzar todas las tropas en una única oleada, la lejanía de las zonas de lanzamiento respecto de los objetivos, la presencia de unidades alemanas con las que no se contaba, las fallas en las comunicaciones, todo se unió para conducir la operación al fracaso. Las previsiones meteorológicas fallaron estrepitosamente y el lunes 18 amaneció cubierto de niebla, que pronto fue seguida de una espesa lluvia a lo largo de la tarde y la noche, imposibilitando en principio las operaciones aerotransportadas.

La aviación aliada pierde iniciativa

También el apoyo aéreo se vio seriamente comprometido a lo largo de todo el día y sería la *Luftwaffe* la más activa, puesto que realizaría unas 190 misiones frente a menos de un centenar de operaciones de apoyo directo de los aliados.

La escolta de los aviones de transporte sí se llevó a cabo con eficacia, casi a la misma escala que el día anterior. Las misiones de apoyo terrestre casi no existieron y las de ataque a las posiciones antiaéreas tuvieron que cambiar de patrón. Como no era posible saber con precisión las posiciones ocupadas por los paracaidistas, los cazabombarderos recibieron la orden de atacar sólo aquellas posiciones desde las que se les disparara. Los alemanes pronto comenzaron a contener el fuego hasta que los cazabombarderos estuvieran casi encima de ellos. En ese momento disparaban una corta ráfaga y cesaban el fuego. Así se perdieron tres Thunderbolt y otros 10 sufrieron graves averías, de un total de 95 que realizaron tal tipo de misiones. Menos de la mitad de los cazabombarderos llegó a lanzar sus bombas sobre algún objetivo.

Los pilotos de los planeadores aliados, una vez en tierra, luchaban como un infante más, sin importarles que sus unidades carecieran del prestigio de la de los paracaidistas.

Detención del avance en Eindhoven

A las 06:00 h se reanudó el avance hacia Eindhoven, con los Guardias de granaderos

en cabeza. A lo largo del día los paracaidistas norteamericanos se hicieron con el control de la ciudad, en la que sólo había una compañía de soldados alemanes. La única lucha de cierta intensidad había tenido lugar contra dos cañones de 88 mm que estaban emplazados cubriendo un cruce. Uno de ellos fue puesto fuera de combate por una *bazooka* mientras que la dotación del otro lo abandonó al ser flanqueada su posición. Los dos puentes que había en el interior de la ciudad estaban intactos. Hasta las 12:30 h no llegarían los primeros vehículos de reconocimiento, y los tanques no lo harían hasta las siete de la tarde. Su avance había resultado extraordinariamente lento, debido al temor a nuevas emboscadas de los alemanes al avanzar por una única carretera. Habían tardado siete horas en recorrer unos ocho kilómetros.

Cerca de Eindhoven los alemanes habían establecido otra posición de bloqueo con dos cañones de 88 mm que cubrían un pequeño puente sobre un canal. Cuando los dos primeros vehículos de reconocimiento Dingo lo cruzaron, fueron objeto de varios disparos de los cañones de 88 mm, desde apenas 200 m de distancia, que fallaron el blanco. Lanzando granadas fumígenas, los Dingo retrocedieron apresuradamente, en busca de cobertura. Los tanques y la infantería se vieron incapaces de progresar por la carretera y buscaron la forma de realizar un movimiento de flanqueo, que no se llegó a concretar. Toda la columna se detuvo. Los cazabombarderos tuvieron muchas dificultades en identificar los blancos, pues estaban bien ocultos entres los árboles y el tiempo era muy malo.

No fue hasta que los alemanes tuvieron conocimiento de que los estadounidenses ya habían penetrado en Eindhoven, a su espalda, que abandonaron sus piezas y el avance pudo continuar. Pero los alemanes abandonaron su posición a las 15:30 h y los británicos fueron conscientes de ello a las 17:00 h. Así no había manera de realizar un avance rápido, que era una de las premisas de la operación. Comenzaban a acumularse una serie de retrasos que acabarían por dar al traste con toda la planificación.

Fracasa el intento de flanqueo

Por la tarde, la vanguardia del 30° Cuerpo atravesó la ciudad de Eindhoven, de 120.000 habitantes, en medio del júbilo de la población, que no ayudaba al tráfico de tal volumen de vehículos, y continuó su camino hasta llegar al destrozado puente sobre el canal en Son. Pronto, con el equipo que llevaba la división británica, comenzó la construcción de un puente Bailey (puente prefabricado ideado por el ingeniero británico Donald Bailey, cuya producción comenzó en julio de 1941) para salvar el canal. Al anochecer, los tanques de la Brigada de guardias se detuvieron en las afueras de Son, en la orilla sur del canal Wilhelmina, esperando que los ingenieros tendieran el puente Bailey para poder cruzar. A pesar de toda su capacidad logística y experiencia en ingeniería, se necesitarían muchas horas, demasiadas, para ten-

Cazatanques alemán Jadgpanther

Basado en el chasis del Panther, fue el cazatanques más eficaz de la guerra. Bien protegido y con gran movilidad, estaba artillado con un cañón de 88 mm L/71.





Blindado anfibio LVTP Buffalo.

El vehículo canadiense, reconocible por su cañón Polsten de 20 mm, desembarca en una playa holandesa desde un buque LCT.

der el puente, a pesar de no tener ningún tipo de oposición por parte del enemigo.

Los Guardias irlandeses intentaron un flanqueo para buscar rutas alternativas pero se toparon con varias posiciones alemanas y decidieron volver a la ruta principal, esperando la finalización del puente. El Escuadrón C de reconocimiento, equipado con vehículos blindados, flanqueó por el este la localidad de Valkenswaard, pero fue detenido por una unidad de paracaidistas alemanes. Luego intentaron cruzar un pequeño puente que se hundió al paso de los vehículos acorazados, por lo que renunciaron al flanqueo y volvieron a reunirse con su cuerpo principal.

Los alemanes refuerzan sus posiciones

A lo largo del día, los alemanes fueron recibiendo refuerzos en todos los sectores, aunque con cuentagotas. Además, la mayoría eran unidades formadas apresuradamente con los efectivos que se podía ir reuniendo, por lo que la heterogeneidad era la norma. Pero, cada hora que pasaba, su posición en todos los sectores era más fuerte y las posibilidades de los aliados de lograr sus objetivos se reducían. Los cinco kilómetros que había entre la localidad de Valkenswaard y la siguiente villa, Alst, transcurrían a través de una zona boscosa que, a pesar de haber sido "controlada" el día anterior, estaba llena de francotiradores alemanes que hostigaban el tráfico constantemente.

En Nimega, los paracaidistas de Gavin (la 82ª Aerotransportada) comenzaron sus ataques contra el gran puente sobre el Waal, pero en todas las ocasiones fueron rechazados. Los alemanes trataban desesperadamente de llevar refuerzos a la zona, pero la presencia de los hombres de Frost en el puente de Arnhem hacía que tuvieran que buscar rutas

Robert Elliot Urquhart

Más conocido por su apodo familiar "Roy", el mayor general Urquhart nació en 1901. Graduado como oficial de infantería, no tenía experiencia como paracaidista ni en unidades aerotransportadas. Jefe de divisiones de infantería entre 1940 y 1942, fue enviado al norte de África en 1943, y luego tomó parte en la invasión de Sicilia. Aunque su falta de experiencia fue cuestionada tras el fracaso de *Market-Garden* prosiguió en servicio activo hasta 1955.

alternativas para dirigirse hacia el sur. Uno de los puntos por donde se estaban enviando refuerzos era a través del cercano *Reichswald*, ruta que los norteamericanos no pudieron bloquear. Las zonas de aterrizaje de los planeadores no estaban aseguradas y era vital hacerlo para cuando comenzasen a llegar los refuerzos de la segunda oleada, que se estaba retrasando demasiado.

La confusión en Arnhem

En Arnhem la situación era de lo más confusa. Por un lado, los británicos, en pequeños grupos, intentaban progresar hacia el puente para unirse a los hombres de Frost, al tiempo que debían asegurar las zonas de aterrizaje para la llegada de refuerzos. Por otro lado, los alemanes estaban muy dispersos también, pero habían logrado bloquear el avance de los otros dos batallones británicos hacia el puente, allí habían aislado al 2° Batallón de Frost y comenzaban a hostigar todo el perímetro defensivo británico.

En medio de tal confusión, el 3er Batallón se vio enfrascado en un combate urbano en el curso del cual el brigadier Gerald Lathbury resultó gravemente herido y el general Roy Urquhart quedó aislado de sus tropas. Se refugió en un ático, donde permanecería dos días. El brigadier Phillip Hicks, con Urquhart desaparecido, tomó el mando de la disgregada división. El batallón había sido, de todas formas, muy lento en su progresión. Su pelotón de vanguardia había llegado a 1.500 m del puente; el resto tardó seis horas en llegar, hostigado por el fuego esporádico de algunos soldados alemanes.

El 1er Batallón trató de infiltrarse a través de Oosterbeek, sin éxito, frente a una creciente oposición alemana. A lo largo del día, sólo pudieron progresar poco más de un kilómetro. Una compañía que había quedado aislada, incapaz de continuar, se rindió a los alemanes. Otro centenar de paracaidistas británicos había sido hecho prisionero.

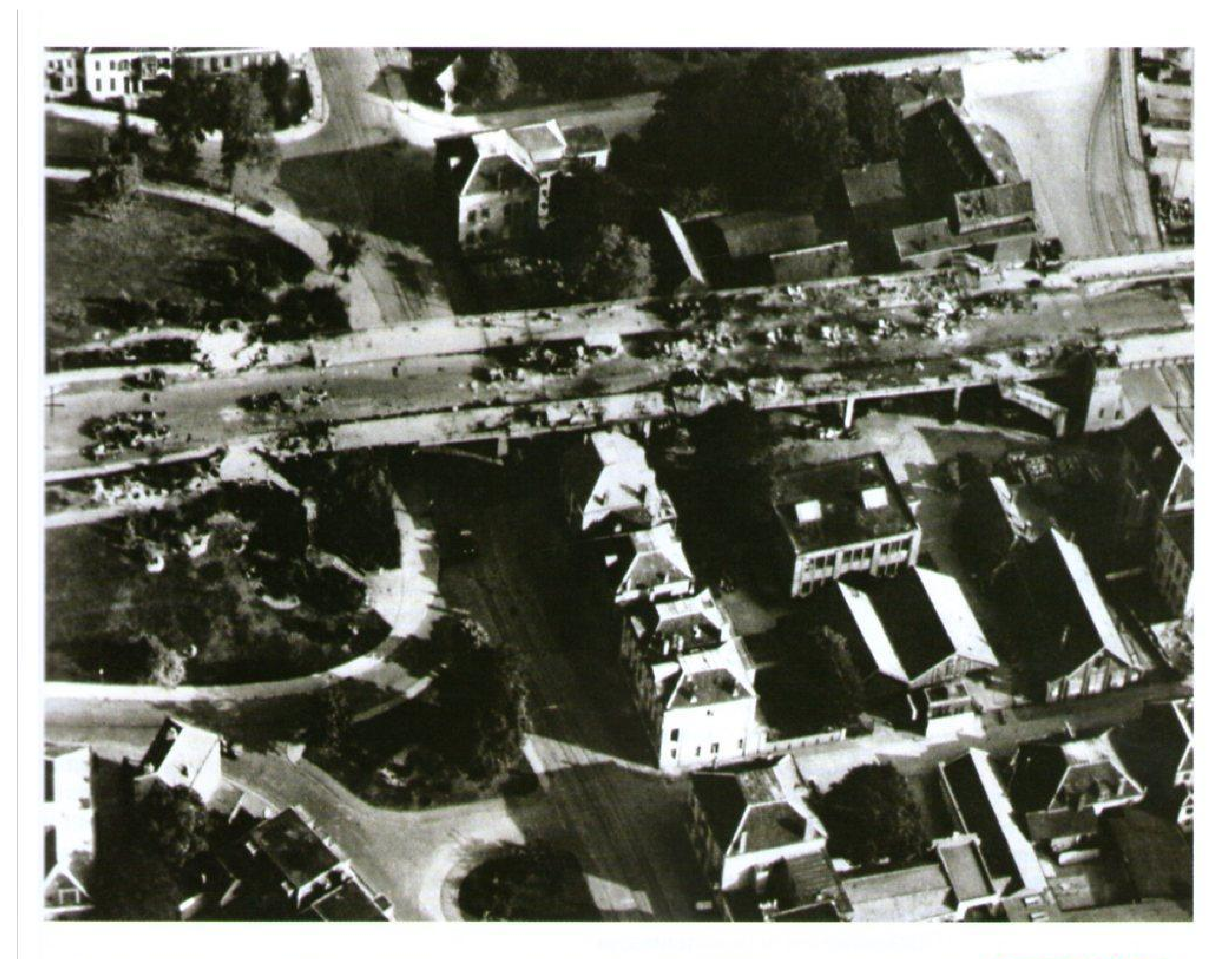
Hicks tomó varias decisiones, en ausencia de su comandante. La primera fue enviar a dos batallones desde la zona de lanzamiento hacia el puente, para intentar reforzar a los que creía firmemente establecidos en ambos extremos del mismo.

Gräbner intenta acometer una hazaña

En el propio puente iba a tener lugar uno de los sucesos más conocidos de *Market-Garden*. Tras varios ataques de tanteo, los alemanes decidieron atacar las posiciones de Frost con el batallón de reconocimiento de la 9ª SS Panzer *Hohenstaufen*, al mando del capitán Viktor Gräbner, que había cruzado hacia el sur el día anterior.

Gräbner era un veterano del frente ruso e intentó una acción que le había reportado éxitos anteriormente. Trató de lanzar una carga a toda velocidad, desde el extremo sur (volvía de Nimega) a través del puente, para sorprender a los británicos en el extremo norte. Gräbner acababa de recibir la Cruz de Caballero por su actuación en Normandía. En uno de sus últimos combates allí, había tenido éxito con un ataque similar al que ahora pretendía, cuando, al amanecer, había sorprendido a una unidad británica con su batallón de reconocimiento y la había arrollado.

La unidad de Gräbner contaba con 22 vehículos muy heterogéneos. Algunos de ellos, los menos, eran autoametralladoras armadas con cañones de 20 mm; otros eran semiorugas y la mayoría, camiones. Muchos tenían la cabina blindada y disponían de una ametralladora, pero no se podían considerar auténticos vehículos de combate. Algunos eran de procedencia francesa, Renault AHN, sin ningún tipo de protección. Los granaderos se acurrucaron en sus cajas y varias motocicletas se unieron a la columna. Los camiones sólo llevaban, como protección para sus soldados, sacos y bidones rellenos de tierra para hacer de parapeto. Gräbner los urgió a lanzarse a toda velocidad hacia el puente. Iba a bordo de una autoametralladora Humber, de origen británico, capturada en Normandía.



El puente de Arnhem. **La fotografía aérea tomada tras el ataque de la fuerza de Kraft muestra la rampa de descenso bloqueada por los restos de más de una docena de vehículos.**

La columna salió a terreno descubierto en la orilla sur del río y encaró la rampa de ascenso al puente. Eran las primeras luces del día. Los paracaidistas británicos más cercanos al arco principal dieron la voz de alarma: "¡Vehículos blindados sobre el puente!". Inicialmente no estaba clara su identidad y bien podía tratarse de unidades de reconocimiento del 30° Cuerpo, aunque era poco probable tal ritmo de avance. Pero pronto todo quedó claro. Los artilleros cargaron sus cañones antitanque de seis libras, los hombres que portaban lanzagranadas depositaron los proyectiles en la teja del arma y todos los soldados amartillaron sus armas. Los observadores de artillería comenzaron a dar las coordenadas a la batería de obuses de 75 mm que se hallaba a varios kilómetros del puente, pero que estaba lista para entrar en acción.

Combate sobre el puente de Arnhem

Los primeros vehículos, dos Puma, armados con un cañón de 50 mm, sí consiguieron sorprender, no obstante, a los británicos. Lanzados a toda velocidad, a unos 75-80 km/h, con dos autoametralladoras que los seguían, sortearon varios obstáculos sobre el puente y se lanzaron hacia la rampa de bajada, perdiéndose en el interior de la ciudad. Los aislados disparos de los británicos no les causaron daño y los cañones antitanque no dieron en el blanco. Pero el quinto vehículo fue alcanzado por un proyectil de seis libras y quedó inmovilizado. El

siguiente no lo pudo esquivar, redujo su marcha y fue blanco de numerosas armas.

Pronto la columna se detuvo y comenzó a recibir un diluvio de proyectiles de ametralladoras, pistolas ametralladoras, morteros, cañones antitanques de seis libras y obuses de 75 mm, así como de algunos lanzagranadas. Varios vehículos intentaron sortear el tapón que se formó pero fue inútil. Los granaderos saltaron a tierra e intentaron protegerse lo mejor que pudieron entre los vehículos inmovilizados o en llamas. Un semioruga perdió el control y se precipitó a la calle que pasaba por debajo de la rampa del puente. Casi todos los vehículos blindados fueron destruidos por dos cañones antitanque de seis libras, emplazados de tal forma que cruzaban sus fuegos. La rampa de bajada del puente quedó convertida en una auténtica chatarrería, sembrada de vehículos en llamas, que bloqueaban totalmente el paso.

Uno de los semiorugas SdKfz 250 logró llegar a una de las rampas de salida y descendió desde la rampa principal. Esto sólo le sirvió para ser destruido por granadas de mano que los paracaidistas lanzaron en su interior al paso del mismo por delante de una escuela. Parecida suerte corrió otro semioruga SdKfz 10, que carecía de blindaje.

Los vehículos sobrevivientes, poco más de media docena, lograron dar la vuelta y volver a la orilla norte del río. Los alemanes habían sufrido unas 70 bajas, entre las que se encontraba el propio Gräbner, alcanzado al principio del combate, y la unidad de reconocimiento había resultado destruida como tal. Los cañones de seis libras, así como la artillería de 75 mm dirigida por los observadores avanzados, habían marcado la diferencia. Los hombres de Frost se habían apuntado el primer asalto.

Combates en Best y Veghel

Browning estaba desesperado con las noticias que le llegaban con cuentagotas, debido a las fallas de comunicaciones, y en buena parte también, debido a errores en la organización de su Estado Mayor, sobre la falta de progresión en Arnhem y sobre los crecientes refuerzos alemanes que iban llegando a los diferentes escenarios. Entre las disposiciones defensivas alemanas se encontraba una potente artillería. En la orilla norte del Rin se hallaban emplazadas baterías de grueso calibre, que tenían perfectamente calculados los alcances sobre muchos blancos predeterminados en "la isla". Tan pronto como los soldados aliados comenzaron a entrar en esas zonas, cayó sobre ellos un certero fuego, que resultó de lo más desmoralizador, ya que la situación, habitualmente, era la contraria.

Mientras tanto, continuaban los combates en Best y Veghel, sin que ningún bando obtuviese ventaja. Taylor recibió 428 planeadores de un total de 450 que habían partido de Inglaterra, en los que llegaron más de 2.500 hombres, 146 jeeps y abundantes suministros de todo tipo. Con ellos pudo consolidar sus posiciones y esperar la llegada de los tanques británicos. Cuando, por fin, esta se produjo en las proximidades de Best, donde tenían lugar continuos combates, los alemanes se replegaron, aunque más de un millar fueron hechos prisioneros. Por una vez, la llegada de los tanques había sido decisiva. Pero estos continuaron su avance hacia el norte, pues iban



Blindado británico Dingo Scout Car

Fue uno de los mejores vehículos blindados del Reino Unido durante la guerra. Su movilidad era notable y su sistema de transmisión muy novedoso.

ya con mucho retraso y los paracaidistas se quedaron para mantener la ruta abierta.

La 82ª recibe refuerzos con la segunda oleada

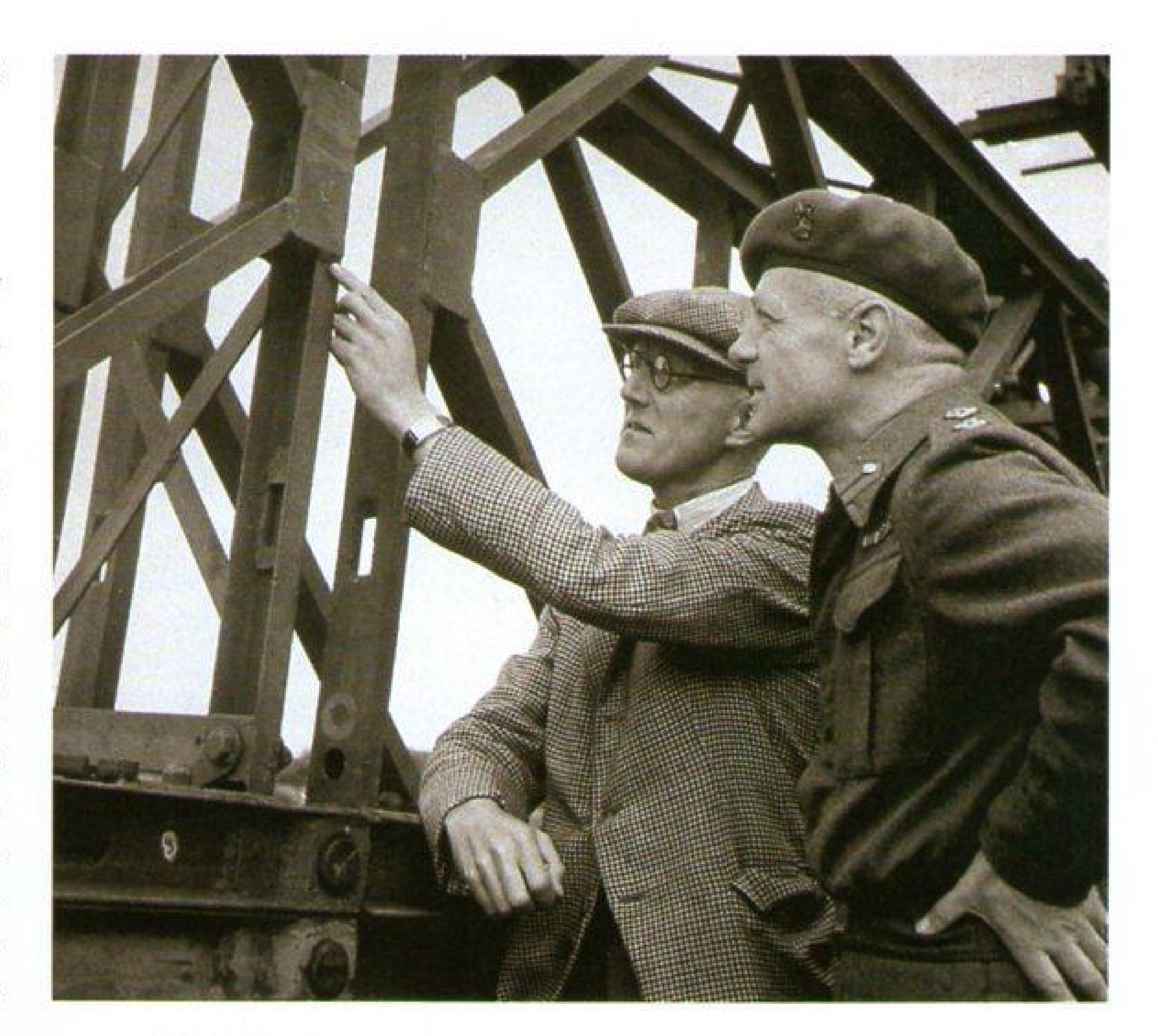
En Nimega, los alemanes habían hecho retroceder a los paracaidistas de la 82ª, pero estos lograron contraatacar justo a tiempo para consolidar las zonas de aterrizaje de la segunda oleada. Poco antes del mediodía, a pesar del mal tiempo reinante, los aviones de transporte comenzaron a despegar desde el sur de Inglaterra para intentar llevar la segunda oleada hacia sus objetivos. El mal tiempo sobre el canal y los fuertes vientos hicieron que el viaje, especialmente a bordo de los planeadores, resultase muy movido. En algunos, incluso, se rompió la cubierta de la cabina de plexiglás, con lo que el viaje de más de 150 km que quedaba se convirtió en una experiencia muy ventilada. Muchos planeadores no llevaban copiloto, por lo que el piloto estuvo sometido a un fuerte estrés, tanto físico como mental, durante las tres horas de vuelo.

Uno de cada diez planeadores no llegó a su destino, pero, a pesar de los contratiempos, poco después de las 13:00 h horas, más de 420 planeadores dejaron en tierra a 1.800 hombres, 24 obuses de 75 y 105 mm y ocho cañones antitanque. Las zonas de aterrizaje se encontraban a la vista de los alemanes, que hostigaron a los paracaidistas con fuego de mortero y de ametralladora, ocasionalmente, pero sin llegar a comprometer seriamente el aterrizaje. Estas tropas, en su mayoría, eran de segunda línea y sólo algunas unidades antiaéreas estacionadas en el borde del *Reichswald*, a pocos kilómetros de las zonas de aterrizaje, llegaron a suponer un peligro para los paracaidistas estadounidenses.

Dificultades en el suministro de la 101ª

Al mismo tiempo, 135 Liberator dejaron caer suministros sobre sus posiciones. Mientras, otros 117 Liberator los soltaban sobre la 101ª, aunque, en esta ocasión, sólo se recuperó la mitad de lo lanzado y al precio de perder once aviones. Para las dotaciones de los bombarderos estas misiones eran nuevas y existían muchas dudas sobre la altura y velocidad de lanzamiento más adecuadas. Cada avión recibió una carga de dos toneladas de suministros en 20 contenedores y se les desmontó la torreta ventral. La altura final de lanzamiento se estableció en unos 110-120 m, a una velocidad de unos 225 km/h. Se les asignó una protección de cazas tan potente como a los aviones de transporte y utilizaron las mismas ayudas a la navegación que ellos. Para las dotaciones, acostumbradas a otra forma de operar, todo esto constituyó un reto y una fuente de complicaciones. En esta ocasión, los cazabombarderos encargados de neutralizar las posiciones antiaéreas sufrieron muchas bajas. Fueron derribados 21 aparatos en 88 salidas y muchos otros resultaron dañados. Sólo se habían conseguido destruir seis piezas antiaéreas y dañar otras 15.

La eficacia de estos lanzamientos fue relativa. En algunos, se consiguió que caye-



Sir Donald Bailey. **El ingeniero británico examina uno de los puentes que llevan su nombre. Su creación permitió que los zapadores aliados pudieran salvar enormes obstáculos.**

Nimega en la historia europea

Es la principal ciudad de Güeldres, en el sur de los Países Bajos, y es considerada la más antigua de la nación. En ella los romanos fundaron Noviomagus, de donde deriva su nombre actual (Nijmegen en neerlandés). La ciudad es célebre por la firma de la llamada Paz de Nimega, una serie de tratados firmados entre 1678 y 1679 para poner fin a la guerra en los Países Bajos luego de la invasión francesa dispuesta por Luis XIV.

se en la zona elegida el 80 % de los contenedores, pero, en otras muchas ocasiones, esta proporción se invirtió y fue el 80 % de los suministros el que cayó en manos de los alemanes. El sector situado alrededor de la localidad de Best fue uno de los más peligrosos para los Liberator debido a la concentración de fuego antiaéreo. No obstante, la mayor parte de los aviones de transporte que volvieron a sus bases era operativa, aunque un centenar tenía daños de mayor o menor consideración debido al fuego antiaéreo.

El puente de Neerbosch

Con los refuerzos recién llegados, Gavin planeó un asalto nocturno contra el puente, pero, tras discutirlo con Browning, decidió anularlo, pues consideró que entrañaba demasiados riesgos. Su prioridad en esos momentos era mantener y consolidar la colina que dominaba el terreno, situada entre Nimega y Grave. Gavin empezaba a preocuparse por la falta de progresión adecuada del 30° Cuerpo, totalmente ignorante de la situación que se estaba dando unos kilómetros más al norte, en Arnhem.

A las 12:00 h, la división de Gavin capturó un puente sobre el canal Mosa-Waal en Neerbosch. Aunque no se lo consideraba uno de los objetivos prioritarios, llegó a adquirir una importancia capital, pues era el único entre Grave y Nimega que podía soportar el peso de los tanques, y pudo ser utilizado como ruta alternativa.

En Arnhem los suministros caen en manos alemanas

La segunda oleada británica llegó a Arnhem poco después de las 15:00 h, en medio de un denso fuego antiaéreo. La 4ª Brigada, al mando del brigadier John Winthrop Hackett, se lanzó en medio de un combate que estaba teniendo lugar en tierra, desde 250 m de altura, al tiempo que aterrizaban casi 300 planeadores con un total de 2.100 hombres. En general, el lanzamiento resultó un éxito y apenas se registraron bajas. En esta operación, los cazas de escolta lo pagaron caro, pues tuvieron que luchar contra una fuerte oposición de la *Luftwaffe* y perdieron 20 aparatos. Los aviones de transporte también se quejaron, por su parte, del escaso apoyo por parte de los cazas de escolta en las zonas de lanzamiento. Poco después, bombarderos Stirling y aviones Dakota lanzaban suministros, la mayor parte de los cuales cayeron en manos alemanas (sólo 12 toneladas de un total de 87 lanzadas cayeron en manos británicas). Además, 13 aviones fueron derribados. La situación en Arnhem se estaba complicando demasiado.

Los alemanes estaban concentrando todas las unidades de que eran capaces para bloquear la progresión de los "diablos rojos" hacia el puente y para eliminar a la fuerza de Frost, cuya composición no estaba muy clara para ellos. Entre las muchos alemanes que se agruparon para unirse al combate en las calles de Arnhem se encontraba una unidad de entrenamiento de tanquistas, que contaba con dos Panzer IV y seis Panzer III, ya obsoletos, pero que verían incrementado su valor en el tipo de enfrentamiento que tenía lugar en la ciudad. Estos vehículos fueron enviados inmediatamente al combate, pero los dos Panzer IV quedaron fuera, enseguida, por la combinación de los cañones de seis libras y lanzagranadas. Con sectores de tiro muy limitados y alcances muy cortos, los tanques se revelarían muy vulnerables a los cañones de seis libras. Incluso los lanzagranadas, que eran muy poco precisos, si se utilizaban desde pocas decenas de metros, podían alcanzar el blanco con probabilidades de ponerlo fuera de combate. Uno de los Panzer III sería destruido también por uno de los cañones de seis libras. Al día siguiente, otro sería inmovilizado por un lanzagranadas y ahí se acabarían las bajas alemanas en tanques en el sector del puente de Arnhem durante toda la batalla.



Cazatanques Achilles. **La dotación del tanque busca posiciones alemanas en el terreno despejado. Este blindado, armado con un cañón de 76,2 mm, fue utilizado por las tropas polacas en Holanda en 1944.**

Los británicos pierden una gran oportunidad

En este momento se puso de manifiesto, una vez más, la rigidez del sistema de mando aliado. En el Estado Mayor divisionario, establecido en el hotel Hartenstein, en Oosterbeek, se discutió con Hackett el curso de acción a seguir, en ausencia de Urquhart, que seguía en paradero desconocido, escondido en un ático, rodeado de tropas alemanas en el centro de la ciudad. El objetivo de la División era establecer una cabeza de puente sobre el Rin y los británicos podían haber tomado el trasbordador que existía en Heveadorp, en las cercanías de Oosterbeek y consolidar ambas orillas. Pero eso supondría abandonar a Frost en el puente y desobedecer la orden de Browning, que era tomar el puente. Al ceñirse a la orden expresa, abandonando el objetivo final de la misión, los británicos perdieron, tal vez, la última oportunidad de aquella campaña que tendrían de franquear el Rin y lograr el éxito en *Market-Garden*.

Al final del segundo día, el horario aliado había quedado totalmente desfasado, aunque aún no era tarde para obtener el éxito, con un poco de suerte. El asalto de la 101ª había conseguido una eficacia en los lanzamientos del 95 %. La 82ª también había alcanzado un éxito en el lanzamiento, aunque no había logrado todos sus objetivos. En general, los lanzamientos de la 1ª División británica pueden considerarse un triunfo, así como el sistema de suministros desde el aire.

Pero los tanques del 30° Cuerpo aún estaban en Son, esperando la finalización del puente Bailey. Nimega y su puente sobre el Waal estaban en manos alemanas y la situación en Arnhem tampoco era muy tranquilizadora. Pero tanto en una como en otra ciudad los paracaidistas estaban preparando un ataque decisivo para el día siguiente. La llegada de la Brigada polaca podía inclinar la balanza decisivamente hacia el bando aliado en Arnhem. Si la información que manejaban los aliados era correcta, los alemanes se habían quedado ya sin reservas. Un empujón más y el plan funcionaría.

ATAQUE

OPERACIÓN MARKET-GARDEN: BATALLA POR EL PUENTE DE ARNHEM

En la mañana del día 18 de septiembre de 1944, el batallón de reconocimiento de Viktor Gräbner intentó sorprender a los "diablos rojos" (paracaidistas británicos) de John Frost con una ataque desde el extremo sur del puente, pero los británicos estaban alerta.



17 de septiembre, por la tarde

Varias compañías del 2° Batallón de paracaidistas, al mando de Frost, llegaron al puente pero sólo lograron establecerse en la cabecera norte. Se les unieron elementos de otras unidades.

18 de septiembre, por la mañana

El batallón de reconocimiento de la *Hohenstauffen* atacó, al mando del capitán Gräbner. Se componía de 22 vehículos muy heterogéneos. Tenía dos Puma, varias autoametralladoras y semiorugas, así como camiones que transportaban a la infantería.

Fuerzas británicas

Más de 700 hombres en la cabecera del puente, junto con cuatro cañones anticarro de seis libras, lanzagranadas PIAT, morteros de tres pulgadas y observadores de artillería que controlaban el fuego de cuatro obuses de 75 mm.

Paracaidista británico

Armamento: **similar al de la infantería, con mayor porcentaje de armas automáticas.**
Arma básica: **fusil SMLE y subfusil Sten.**
Indumentaria: **blusón Dennison, utilizado hasta los años 1980.**



Resultados

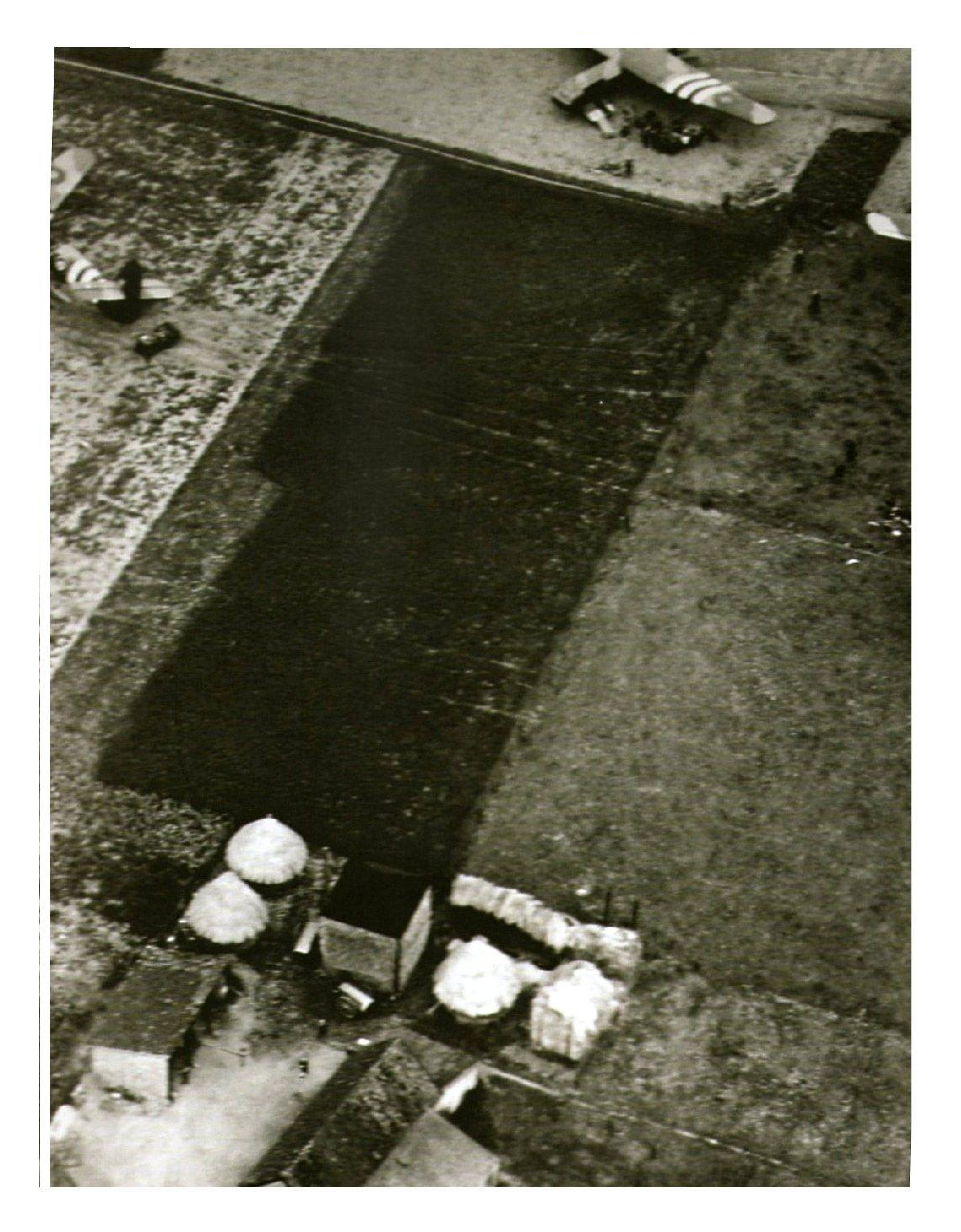
El ataque fue totalmente rechazado. Sólo lograron pasar los primeros vehículos, los potentes Puma y varias autoametralladoras, que sorprendieron a los británicos. El resto fue destruido sobre la rampa del puente y formó una barrera improvisada.

Cañón anticarro de seis libras

- Peso en acción: **1.200 kg**
- Alcance máximo: **5.000 m**
- Velocidad inicial: **840 m/s**
- Capacidad de perforación: **74 mm a 900 m**

Carecía de proyectil de alto poder explosivo, por lo que era inútil contra infantería.

El cañón anticarro de seis libras
Fue el arma más eficaz de los británicos durante la batalla por el puente. En la lucha al norte del Rin, en los días siguientes, lograrían poner fuera de combate a cierto número de carros de combate alemanes, tanto en Arnhem como en Oosterbeek.





Gonzalo Naya

LA CLIMATOLOGÍA FAVORECE EL CONTRAATAQUE ALEMÁN

Fieles a su tradición y doctrina, tras haberse reorganizado en tiempo récord y haber creado unidades casi de la nada, los militares alemanes comenzaron a lanzar una serie de contraataques, no sólo para bloquear el avance aliado, sino para aislar a la vanguardia. La situación meteorológica contribuyó a sus planes, ya que el martes 19 el tiempo continuó igual, con intensas nieblas matutinas y lluvias por la tarde y la noche, dificultando las operaciones aerotransportadas de los aliados.

Un intento frustrado de alcanzar el puente

La tercera oleada, que debía despegar a las 10:00 h, no pudo hacerlo hasta las 13:00 h. Las unidades de la 101ª llevaron la peor parte, pues de los 385 planeadores que despegaron se perdieron 189. Las unidades de la 82ª, así como la Brigada polaca no pudieron despegar, salvo los 35 planeadores de los polacos. De nuevo, increíblemente, la *Luftwaffe* fue más activa, realizando 125 salidas. Los aliados perdieron ese día 43 aviones y 73 planeadores.

En Arnhem, la 1ª Brigada intentó una vez más llegar al puente, para lo cual avanzó a lo largo de dos ejes, uno de ellos por la orilla del río y el otro en paralelo, más al norte. Este sería el último intento de forzar el paso hasta el puente. Al principio su avance se benefició de la niebla, pero esta se levantó a pocos centenares de metros del puente y el 1er Batallón que avanzaba por la orilla del río fue sorprendido por el fuego proveniente de varios cañones antiaéreos de 20 y 37 mm que los alemanes habían estacionado en la orilla sur. A los cañones automáticos se unieron seis piezas antiaéreas de 75 mm de procedencia francesa, que resultaron aun más devastadoras. Los repetidos intentos británicos de cruzar la zona batida por los cañones acabaron en una carnicería inútil. Sólo quedaron 40 hombres sanos. El jefe del 3er Batallón, el teniente coronel Fitch, resultó muerto y su unidad dejó de existir como tal. Los paracaidistas que más lejos habían llegado se habían quedado a unos 800 m del puente.

Planeadores Horsa en la campiña holandesa. Tras un aterrizaje exitoso, en dos de ellos se ha desmontado la sección trasera del fuselaje para facilitar la descarga de vehículos y artillería.

Urquhart intenta reorganizar sus unidades

El avance por la ciudad tampoco tuvo éxito, pero, al menos, logró enlazar con Urquhart, que por fin pudo llegar a su Estado Mayor en el hotel Hartenstein. Lo que allí descubrió era dramático; comenzó a dar órdenes para intentar organizar a sus dispersas unidades, al darse cuenta de la verdadera situación. Ni hablar de intentar contactar con Frost. Comenzaba a tratarse de la supervivencia de la División. El 1[er] Batallón también había sufrido pérdidas elevadísimas intentando avanzar, de tal forma que la 1ª Brigada, en la práctica, había dejado de existir.

Roy Urquhart.
El comandante de la 1ª División paracaidista británica. Aunque se criticó su bisoñez en operaciones aerotransportadas, su dirección de la batalla fue adecuada.

Mientras Urquhart empezaba a ser consciente de la realidad de su división, uno de los batallones enviados por Hicks atacaba sin poder romper el anillo alemán. Acababa de llegar la 208ª Brigada, equipada con cañones de asalto Stug III, desde Dinamarca, aunque de brigada sólo tenía el nombre. Los alemanes comenzaron a hacer entrar en acción a algunos de sus Stug III, contra los que los británicos sólo disponían de sus lanzagranadas antitanque. Estos tenían un alcance de apenas un centenar de metros y su precisión era muy escasa. Además, había escasez de proyectiles, por lo que, pronto, el batallón se vio acorralado y, tras varias horas de combates entre las casas, varios centenares de soldados aliados fueron capturados por los alemanes. El 11° Batallón, enviado por Hicks, se encontró enfrascado en medio de la lucha bien pronto, también sin medios antitanque adecuados. Urquhart dio una orden muy clara: nada de atacar batallón tras batallón. En su lugar, debían reagruparse para asegurar la zona de lanzamiento de los refuerzos. Pero ya era tarde para el 11° Batallón y sólo unos 150 hombres lograron llegar a sus líneas de partida. El resto quedó atrapado en las casas, bloqueado su movimiento por las tropas alemanas. Cuando se les acabaron los pocos proyectiles que disponían para los lanzagranadas y las bombas Gammon (con una limitada capacidad antitanque), se encontraron indefensos frente a los Stug III, que se aproximaban a las casas para disparar a quemarropa, casi a placer.

Los hombres de Frost, aislados en Arnhem

La unidad de Stug III que estaba causando tantos problemas sólo contaba con 10 vehículos armados, 7 de ellos con cañones de 75 mm y tres con cañones de 105 mm. Pero, contra los paracaidistas británicos, iban a convertirse en un enemigo formidable. Cuando comenzó la retirada hacia Oosterbeek, tras renunciar a alcanzar el puente, los cañones de seis libras antitanque que los paracaidistas habían introducido en la ciudad no fueron capaces de frenar el avance de los Stug III. Varios de aquellos recibieron impactos directos de los cañones de asalto alemanes y otros, incluso, fueron abandonados por sus dotaciones. Muy pocos volvieron al perímetro de Urquhart.

A lo largo del día, a pesar de estar en acción, constantemente en medio de un ambiente urbano, contra tropas de elite, la unidad de Stug III no perdió ni uno solo de sus vehículos. También resultó decisiva para rechazar los ataques británicos y limpiar la ciudad, dejando en Arnhem sólo a los hombres de Frost cercados en el puente. El resto se replegó hacia Oosterbeek, hacia el perímetro defensivo que Urquhart estaba tratando de consolidar.

Hay que señalar la calidad de los vehículos blindados alemanes y la de las dota-

ciones, que realizaron un papel extraordinario combatiendo en ambiente urbano, que no era el más propicio para las unidades acorazadas.

El 30° Cuerpo se pone finalmente en marcha

En Son, el puente Bailey quedó, por fin, terminado durante la noche y el 30° Cuerpo pudo reanudar su marcha. A las 06:15 h los primeros vehículos blindados de reconocimiento atravesaban el puente para, media hora después, llegar a la localidad de Veghel. Allí los esperaban los paracaidistas norteamericanos, que los saludaron con júbilo. Apenas dos horas después, a las 08:30 h, tras recorrer más de 20 km de un terreno enemigo, lograron contactar con la 82ª aerotransportada en Grave, donde se encontraban Gavin y Browning, ansiosos. Ese era el tipo de avance que Montgomery había preconizado, pero que, hasta ese momento, no se había producido. Los primeros tanques comenzaron a cruzar el puente Bailey a las 06:45 h y siguieron la ruta hacia el norte. En Veghel había varios pequeños puentes que soportaban con dificultad el paso de los tanques de 30 toneladas, por lo que pronto comenzaron a reforzarlos y a construir otros dos Bailey para suplementarlos.

En poco tiempo, la inmensa columna que formaba el 30° Cuerpo se puso en marcha y comenzó un desfile interminable de vehículos de todo tipo por las localidades holandesas, ante el júbilo de la población. A pesar de ser una especie de "tierra de nadie", el trayecto entre Veghel y Grave se realizó prácticamente sin incidentes y la zona fue quedando asegurada progresivamente. A las 10:00 h, los Sherman de los Guardias de granaderos entraban en Grave y comenzaban a atravesar el gran puente de 250 m de longitud que cruzaba el Mosa y que los paracaidistas de la 82ª habían logrado capturar intacto. Tras atravesar el puente de Heumen, el único intacto de los tres que los norteamericanos habían asaltado el primer día, los tanques llegaron a las afueras de Nimega.

La 82ª quedó bajo el mando del teniente general Brian Horrocks a partir de ese momento. Los 85 km desde el punto de partida hasta las afueras de Nimega le habían llevado a la vanguardia del 30° Cuerpo 42 horas, eso sí, a costa de tan solo 130 bajas.



Accidentada toma de tierra. **Uno de los miles de paracaidistas aliados que se lanzaron sobre Holanda el 19 de septiembre es arrastrado por su paracaídas al tomar tierra.**

El puente sobre el Waal

Los aliados enfrentaban ahora uno de los objetivos más difíciles e importantes, el puente sobre el Waal, en Nimega. Gavin lanzó otro ataque por la tarde, de nuevo sin éxito. En esta ocasión utilizó ya algunos

Granadero Panzer

Este soldado alemán va armado con una ametralladora MG 42 de 7,92 mm, que con una cadencia de tiro de hasta 1.200 dpm, se convertiría en la mejor de su clase de la guerra (y sigue en uso actualmente). Lleva al cuello una cinta de munición 7,92 mm y, colgado al cinto, un estuche de cuero con herramientas para la ametralladora.

tanques Sherman británicos. No tuvieron dificultades para penetrar hasta el centro de la ciudad y se dividieron en dos grupos, uno hacia el puente del ferrocarril y el otro hacia el de la carretera. Pero ninguno de ellos logró acercarse a sus objetivos. Gavin insistió en asaltar las sólidas posiciones defensivas alemanas, sin lograr otra cosa que incrementar innecesariamente sus bajas. Al llegar la noche, por fin, desistió y se dedicó a recoger a sus heridos y muertos, 650 y 150 respectivamente.

La cabecera sur del puente estaba defendida por una fuerte posición alemana en torno a una plaza denominada Keizer Lodewijkplein. Esta amplia plaza tenía una glorieta y, al lado, una gran mansión llamada Belvoir. Al otro lado se encontraba un parque, Hunnerpark, en el cual se alzaba un torreón rodeado por murallas denominado Valkhof, en realidad una antigua ciudadela. Todas las calles que daban al puente convergían en la glorieta. En el centro de la misma los alemanes habían colocado un cañón de 88 mm, sobre sus ruedas, capaz de disparar con un sector de 360°. En el vecino parque se situaron cuatro cazatanques, en posiciones muy bien disimuladas. El Belvoir fue fortificado y ocupado por una compañía de paracaidistas alemanes. Desde la glorieta, la carretera descendía hacia el gran puente sobre el Waal, a lo largo del Hunnerpark. Además de los cazatanques, los alemanes contaban con varios semiorugas armados con cañones de 75 mm. En los alrededores de la plaza, varias compañías de las *Waffen* SS establecieron posiciones defensivas. El número total de defensores de la cabecera sur del puente apenas llegaba a los 500.

La batalla de Nimega

Cuando los primeros Sherman se asomaron a la plaza saliendo de una de las calles, el cañón de 88, en pocos minutos, destruyó tres de ellos. Otra columna aliada que intentó penetrar en el Hunnerpark fue detenida por un cazatanques y la infantería alemana.

La columna que intentó alcanzar el puente de ferrocarril no tuvo más éxito y fue detenida por la infantería alemana y un pequeño cañón antitanque de origen soviético, de 45 mm. En esta ocasión también participó la artillería alemana emplazada en la orilla norte del río.

Los alemanes contaban con algunos cañones automáticos de 20 mm, muy efectivos contra la infantería. Uno de ellos destruyó un vehículo blindado Humber que intentó realizar una carga alocada contra el puente de ferrocarril. El Humber quedó envuelto en llamas a 300 m del puente y la dotación pereció, así como un guía holandés que iba con ellos, un estudiante de 22 años, llamado Jan van Hoof. Una de las historias que se cuentan sobre la batalla de Nimega, que tiene ciertos visos de realidad, es la de este joven, que el lunes se habría arrastrado por debajo del puente de carretera y habría cortado el cable que comunicaba las cargas de demolición con el cuarto desde donde se debían detonar, situado en la orilla norte del río, de forma inadvertida para los alemanes.

Tras ese nuevo fracaso, Gavin decidió arriesgarse a realizar un cruce a la luz del día para atacar el puente desde ambos extremos. Para ello era necesario utilizar botes de asalto, que el 30° Cuerpo tenía, pero muy atrás en la columna. Fueron necesarias varias horas para traerlos a las proximidades de Nimega. A pesar de que las unidades de reconocimiento habían llegado a Grave el martes 19, poco después de las 08:00; el resto de la vanguardia tardó mucho más en llegar. El 30° Cuerpo iba con un retraso de 33 horas. Horrocks había sido excesivamente optimista: "llegar



Marcha hacia Nimega. Una columna mecanizada británica, encabezada por un vehículo blindado Bren carrier, se dirige hacia su objetivo.

a Eindhoven en dos o tres horas y a Arnhem en dos o tres días". En realidad había tardado más de un día en llegar a Eindhoven.

Contraataque alemán al este de Son

Al este de Son tuvo lugar uno de los pocos contraataques a cargo de las escasísimas unidades acorazadas alemanas. La 107ª Brigada Panzer llegó justo a tiempo para lanzar un contraataque en compañía de la 59ª División. Esta atacaría desde Best y, entre ambas unidades, crearían una pinza.

Las brigadas Panzer eran un nuevo tipo de unidad creada en julio para servir como una especie de "brigada de bomberos". Muchos de sus componentes eran veteranos de divisiones Panzer que habían sido destruidas en las batallas previas y estas unidades recibieron prioridad para equiparse. La 107ª Brigada estaba formada por un batallón de tanques (con 36 Panzer y 11 Panzerjäger IV), un batallón de infantería mecanizada, con un centenar de semiorugas SdKfz 251 y una compañía de zapadores. La mayor parte de los semiorugas estaban armados con cañones de 20 mm, de 75 mm, morteros e, incluso, dos de ellos portaban lanzacohetes Nebelwerfer. En conjunto, tenía una potencia de fuego considerable. Casi 40 de los semiorugas estaban equipados con montajes triples antiaéreos de 15 mm y casi todos los vehículos tenían ametralladoras antiaéreas. La brigada contaba, así, con unas 250 bocas de fuego antiaéreas.

Cuando los cazabombarderos aliados comenzaron a atacarla, varios de ellos fueron inmediatamente derribados por el huracán de fuego antiaéreo que los alemanes podían desplegar. En poco tiempo, el cielo que cubría la brigada quedaría libre de cazabombarderos para el resto de la batalla.

Pero la 59ª División de infantería por la tarde recibió el ataque de la 101ª y la 8ª Brigada acorazada y tuvo que retirarse. De esta forma, la 107ª Brigada atacó, sola, las posiciones de la 101ª, dejando al Estado Mayor de Taylor, totalmente sorprendido.



Defensores alemanes. **Los paracaidistas aliados encontraron en general una escasa oposición pero, en ocasiones, fueron hostigados por fuego alemán desde las lindes de los bosques.**

Sólo en el último momento fue posible detener a los Panzer, cuando ya estos tenían el puente de Son a tiro, a poco más de 150 m de distancia, avanzando por un estrecho camino que bordeaba el canal. Uno de los tanques alemanes destruyó un camión británico sobre el mismo puente. Un Panzer fue puesto fuera de combate por un cañón de 57 mm, y un segundo quedó inmovilizado por los disparos de una *bazooka*. El estrecho camino que conducía al puente quedó de este modo bloqueado y los alemanes tuvieron que replegarse.

Justo cuando el ataque tenía lugar llegaron casi dos centenares de planeadores con 1.300 hombres y parte de la artillería divisionaria, seguidos de unos 60 Dakota que lograron hacer llegar 40 toneladas de suministros. La artillería que llegó estaba compuesta por los obuses de 75 mm; los de 105 mm tuvieron, por diversos motivos, que volver a Inglaterra.

Desastre para los planeadores polacos

En el puente de Arnhem la situación era cada vez más complicada para los británicos. Se les estaba acabando la munición y la comida, las bajas no cesaban de aumentar y los hombres estaban agotados. La mayoría llevaba 48 horas sin dormir y apenas se recibían refuerzos ni suministros. La situación no era dramática sólo para la 1ª Brigada, sino también para la 4º Brigada de Hackett, que se desangró intentado forzar las posiciones de bloqueo que los alemanes habían ido estableciendo al norte de Oosterbeek. Entre las unidades que lograron reunirse había varios semiorugas y vehículos antiaéreos Ostwind, armados con cañones automáticos de 37 mm. Frente a este tipo de unidades, que muy pronto ocuparon lugares clave, los paracaidistas británicos no tenían ninguna posibilidad.

Dada la creciente presión, Hackett había comenzado a retirar su destrozada brigada hacia las zonas de lanzamiento, para formar un perímetro defensivo eficaz, decisión que Urquhart ratificó cuando pudo reunirse con él. En ese momento llegaron los planeadores polacos, sin escolta y sin que nadie en tierra tuviera conocimiento de su llegada. Descendieron en tierra de nadie y fueron blanco inmediata-

mente de un fuego devastador. Sólo un puñado de hombres y dos cañones antitanque de seis libras pudieron salvarse del desastre. Otro intento de lanzar suministros desde el aire, también acabó mal, porque se perdieron 13 aparatos y se logró recuperar menos del 10 % de lo lanzado. Si los polacos, no sólo los planeadores sino toda la brigada, hubiesen llegado a la hora inicialmente prevista, por la mañana, tal vez habrían representado la diferencia entre la victoria y el desastre, pues podían haber salvado el puente o, al menos, rescatado al cercado 2° Batallón. Cuando se lanzó al resto de la brigada, dos días después, ya era tarde para todo.

Los "diablos rojos" en situación desesperada

Al anochecer del día 19, a excepción del batallón de Frost, aislado en el puente, los "diablos rojos" ocupaban una posición entre Oosterbeek al este y Heveadorp al oeste de poco más de tres kilómetros cuadrados. En el puente de Arnhem, la situación de Frost comenzaba a ser desesperada; no había ni rastro de las otras unidades, casi no tenían munición, alimentos ni agua y las bajas eran numerosas. Frost apenas contaba con un tercio de los efectivos originales, que se distribuían en diez casas alrededor de la cabecera del puente. Los alemanes avanzaban ahora metódicamente, utilizando artillería para ir demoliendo las casas una a una, pues los paracaidistas no cedían. Era imperioso ya para los alemanes abrir el puente con el fin de poder enviar refuerzos a Nimega, donde los aliados estaban incrementado su presión sobre los defensores del puente.

En las últimas horas del día los alemanes recibieron un refuerzo muy esperado, dos tanques Tiger I. Habían partido en ferrocarril un total de 14, pero, tras una marcha de casi 50 km, sólo dos habían logrado llegar. La unidad estaba muy necesitada de mantenimiento, pero no había tiempo para ello. Los dos tanques llegaron a las inmediaciones del puente y comenzaron a subir la rampa, disparando contra los edificios a quemarropa y causando muchas bajas entre los paracaidistas. Uno de los edificios más importantes tuvo que ser abandonado. Uno de los cañones de seis libras disparó repetidamente contra los Tiger, sin perforar su grueso blindaje, pero consiguió averiar uno de ellos, que tuvo que retirarse para efectuar reparaciones. A lo largo del día siguiente continuarían llegando el resto de los Tiger I, conforme iban siendo reparados.

Ataque de la *Luftwaffe* sobre Eindhoven

Por la noche, la *Luftwaffe* bombardeó la ciudad de Eindhoven, utilizando unos 80 aviones. No causaron muchas víctimas militares pero sí civiles, alrededor de un millar y, además, incrementaron el gran caos de trá-



Cañón de campaña de 15 cm FH 18.
Una de las escasas piezas de artillería alemanas en el sector del Reischwald, abre fuego contra las tropas aliadas.



Aterrizaje de un planeador Horsa. **Tropas británicas aerotransportadas acaban de tomar tierra y preparan el remolque de un jeep para partir hacia su destino.**

fico que ya existía. El bombardeo comenzó con el lanzamiento de bengalas que iluminaron claramente los objetivos. Las enormes concentraciones de vehículos aliados ofrecían un blanco perfecto y muchos de ellos fueron alcanzados.

Los mayores daños y el mayor número de víctimas se produjeron cuando fueron alcanzados varios vehículos que transportaban municiones y combustible, que explotaron y provocaron grandes incendios y destrozos. Casi 9.000 edificios sufrieron daños y, de ellos, unos 230 quedaron totalmente destruidos.

El cuarto día de *Market-Garden*

El miércoles 20, tres días después del inicio de la operación, continuaron la niebla y la lluvia, impidiendo de nuevo el despegue de muchas unidades de refuerzo. Sólo se realizaron misiones de lanzamiento de suministros, la mayor parte de las cuales tuvo éxito.

En Arnhem, Urquhart había logrado establecer un perímetro defensivo con base en el río, en las afueras de Oosterbeek. Consiguió mantener contacto por radio, de tal forma que se llegó al acuerdo de lanzar a los polacos en la orilla sur del río, en Driel, para formar una cabeza de puente enfrente del trasbordador de Heveadorp. A lo largo del día continuaron lanzándoles suministros sin éxito. La mayor parte de los mismos caían en manos alemanas y las bajas entre los aviones de transporte eran elevadas.

Los alemanes estrechaban el cerco, pero carecían de la fuerza necesaria para acabar con la bolsa. Las bajas británicas eran de tal magnitud que, al final del día, los batallones (de 500 a 1.500 hombres) estaban reducidos a compañías (de 75 a 200 soldados). A pesar de la fiereza de los combates urbanos, en varias ocasiones se pactaron treguas para evacuar y asistir a los heridos e, incluso, en alguna ocasión, los soldados de ambos bandos se intercambiaron raciones. Model ordenó la evacuación de todos los civiles en la zona de los combates para evitar bajas. Mientras tanto, al norte de Eindhoven, en la "autopista

PIAT Y BAZOOKA: ARMAS ANTITANQUE DE LOS ALIADOS

Los aliados desarrollaron sus propias armas contracarro de infantería, sin llegar a desarrollar modelos tan magníficos como el Panzerfaust alemán, pero que también cumplieron su misión.



PIAT

(Projector Infantry Anti Tank)

- Alcance: **90 m**
- Peso: **14,5 kg**
- Perforación: **150 mm**

Bazooka de 60 mm

- Alcance: **150 m**
- Peso: **6 kg**
- Perforación: **100 mm**
- Número de ejemplares: **475.000**



Soldados aliados combaten por la liberación de Eindhoven, que recién conseguirían el 18 de septiembre de 1944.

del infierno" se sucedían los contraataques alemanes. La 107ª Brigada alemana fue rechazada, de nuevo, *in extremis*, por la 101ª y unidades acorazadas británicas.

Desde el *Reichswald* los alemanes lanzaban esporádicos contraataques, a cargo de unidades formadas *ad hoc,* que conseguían mantener la presión sobre los aliados. Para mantener un frente de unos 18 km, los norteamericanos sólo disponían de cinco batallones, por lo que, eventualmente, los alemanes lograban cierta superioridad local. El día 20 los alemanes lanzaron un ataque en pinza contra Groesbeek, precedido de una inusual preparación artillera. Sólo la mayor potencia de fuego de la artillería norteamericana logró detener el ataque cuando ya este había abierto brecha en el débil perímetro de Gavin. En la cercana localidad de Mook, otro contraataque fue rechazado con la ayuda de los primeros tanques británicos que acababan de llegar, pues ya habían arrollado las líneas de los paracaidistas. Se perdieron varios Sherman, especialmente a manos de los *Panzerfaust*, pero se logró restablecer la línea y mantener la ruta abierta.

Arriesgado cruce del Waal en botes

Mientras tanto, continuaba el lento avance de los botes solicitados por Gavin; 32 de ellos iban a bordo de seis camiones, y la 43ª División se dirigía hacia Nimega, para la operación de cruce del río. Esta tendría lugar a un kilómetro y medio del puente por parte del 504° Regimiento de paracaidistas. Al atardecer, las primeras unidades de la división llegaban a su destino y comenzaban a desplegarse, tanto para reforzar las posiciones como para prepararse para el ataque. Tras muchos retrasos, los botes llegaron a su destino. Los norteamericanos nunca habían visto

nada semejante, pero no había tiempo para familiarizarse con ellos. Los botes debían llevar ocho remos cada uno pero en muchos sólo había dos. Aunque estaban diseñados para transportar diez hombres, en esta ocasión llevarían entre 12 y 16 totalmente equipados.

A las 14:40 h comenzó el asalto propiamente dicho, cuando varias escuadrillas de cazabombarderos Typhoon atacaron con cohetes y bombas las posiciones alemanas en la orilla norte. Cien cañones y 30 tanques Sherman de la Guardia irlandesa realizaron un bombardeo de diez minutos y tendieron una cortina de humo para cubrir el cruce. Dos compañías del 3er Batallón del 504° se lanzaron al agua a bordo de los frágiles botes de asalto y la mitad logró cruzar al otro lado. Pronto se estableció una cabeza de puente que fue reforzada mediante sucesivos cruces en los botes, que cada vez eran menos. De los 26 que se utilizaron para el primer cruce, sólo 11 pudieron regresar para un segundo viaje. En lo sucesivo, en cada cruce se podría transportar, únicamente, una compañía. En una hora los norteamericanos ya habían consolidado una cabeza de puente de casi un kilómetro de profundidad.

Cuando ya estaban firmemente establecidos en la orilla norte, los paracaidistas atacaron el puente, al tiempo que los británicos lo hacían desde la orilla sur. El principal obstáculo que se interponía entre los paracaidistas y el puente era el *Hof van Holland*, un fuerte del siglo XIX, en el que los alemanes habían instalado una batería antiaérea de 20 mm. Tras tomarlo, se dirigieron hacia el puente y, a las 17:00 h, habían tomado la cabecera norte del ferrocarril. Una hora después, ya mucho más reforzados, comenzaban a hostigar a los defensores del puente de carretera. Las bajas entre los paracaidistas alcanzaron los dos centenares.

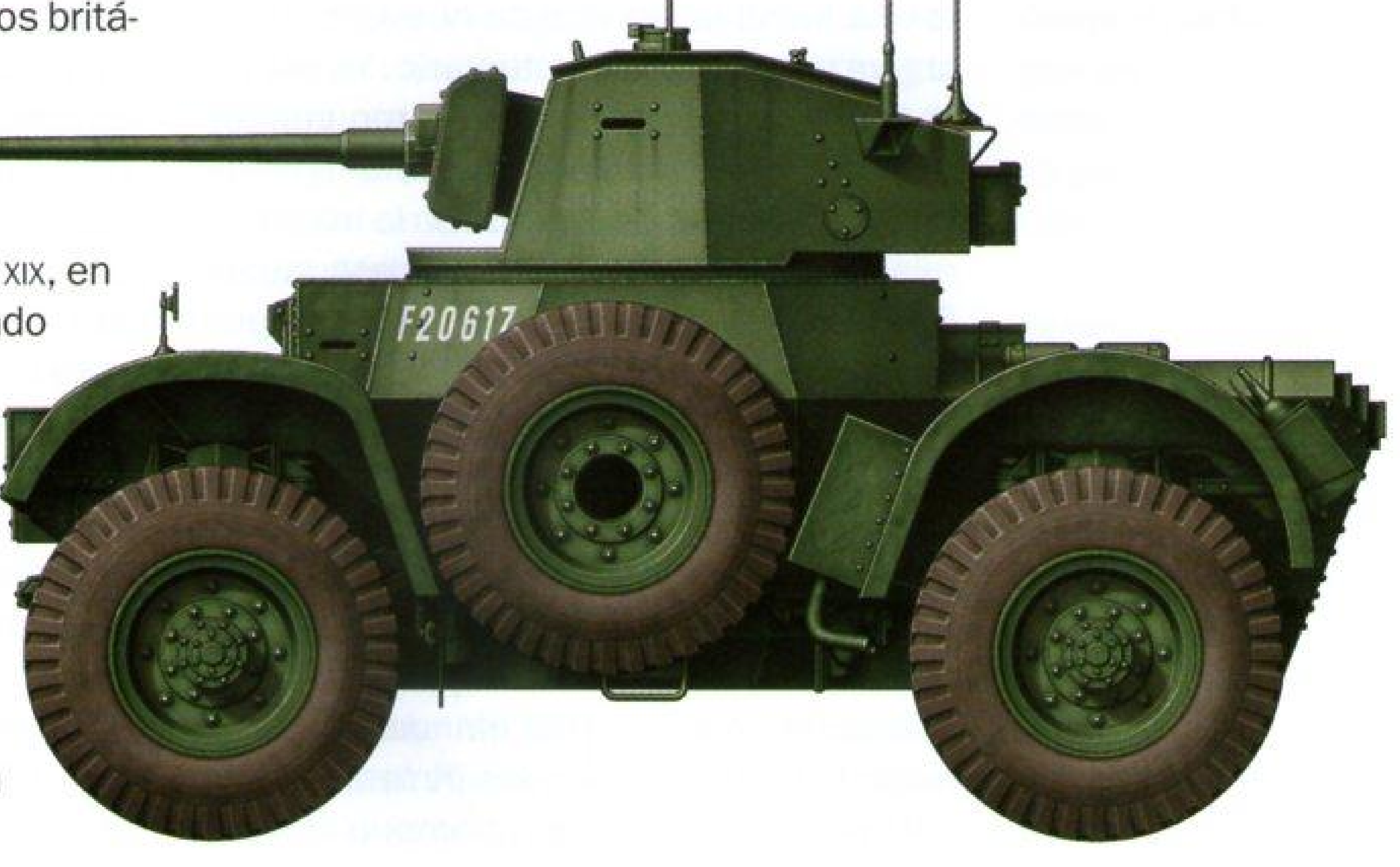
Los tanques aliados cruzan el puente en Nimega

Varios Sherman comenzaron a cruzar el puente. Los dos primeros fueron alcanzados y puestos fuera de combate, pero el resto logró cruzar toda la longitud del mismo sin problemas. Los alemanes intentaron volarlo en ese momento, pero el mecanismo falló y las cargas no explotaron. ¿Fue por efecto de un afortunado proyectil de artillería que cortó los cables o por la acción temeraria del joven holandés que se comentó previamente? Nunca se sabrá. Los aliados habían conseguido su puente por fin. Tres horas antes, los primeros tanques alemanes habían comenzado a cruzar el puente de Arnhem para dirigirse hacia Nimega y bloquear el avance aliado.

Pero, ¿cómo habían llegado los británicos hasta el puente, a través de Nimega? Después del fracasado ataque del martes a través de la glorieta, el ataque decisivo contra la cabecera sur del puente tendría lugar desde el oeste, a través del Valkhof y del Hunnerpark. Comenzaría alrededor de las 16:00 h, con el fin de hacerlo coincidir con el asalto de los paracaidistas atravesando el Waal para ocupar la cabecera norte. Previamente, a lo largo de toda la mañana, tuvieron lugar numerosos combates en

Blindado británico Daimler Mk II

Fue uno de los principales vehículos de reconocimiento británicos de la guerra. Estaba bien armado y su movilidad era adecuada en carretera.



Arnhem. Una ciudad con historia

Capital de la provincia de Gelderland (Güeldres) Arhem es un sitio con larga historia. En sus alrededores se han hallado restos de ocupación desde unos 68.000 años antes de la era cristiana, y la ciudad existe al menos desde el siglo IX de nuestra era, aunque fue reconocida como tal en 1233. Perteneció a la Liga Hanseática y desde entonces fue un importante nudo comercial y de comunicaciones del sur de los Países Bajos, sobre la cuenca del Rin. Su nombre deriva de Arentheim, "lugar de las águilas".

el interior de la ciudad, con el objeto de que la infantería británica pudiese acercarse al Valkhof desde posiciones dominantes y los carros pudiesen alcanzar posiciones seguras desde donde atacar. Los *Panzerfaust*, disparados desde el interior de las casas al paso de los tanques, se cobraron su tributo durante el día, a pesar de que la guarnición alemana era muy poco numerosa.

Los británicos lograron infiltrarse por el Hunnerpark y asaltaron el Valkhof, que cayó después de una dura lucha cuerpo a cuerpo. El Valkhof había sido fortificado y reforzado por una amplia red de túneles y trincheras y la resistencia alemana se produjo a ultranza. Sólo se hicieron prisioneros 60 defensores y otros tantos lograron escapar, cruzando el río durante la noche. La última posición defensiva de importancia en el parque era una torre denominada torre Belvedere, que dominaba el río y el puente. La torre cayó también después de un decidido asalto. La vía estaba expedita hacia el puente, que se encontraba a pocos cientos de metros, al final de una suave bajada hacia el río.

Cuatro Sherman, uno de ellos un Firefly armado con un cañón de 17 libras, se dirigieron hacia el puente. En sus inmediaciones fueron objeto del fuego de, al menos, dos cañones antitanque alemanes y uno de ellos resultó dañado. Todos dieron la vuelta hacia la glorieta de nuevo, para reorganizarse y volver a intentarlo. Ya era casi de noche y los infantes vieron con ansiedad cómo los blindados se dirigían al puente y se perdían de vista en la masa del mismo, sumergiéndose en la oscuridad. Dos de ellos fueron alcanzados por proyectiles y puestos fuera de combate, aunque uno, abandonado por su dotación, se puso en acción poco después. Los otros dos lograron cruzar y contactar con los paracaidistas del 504° en la cabecera norte del puente. Eran más de las 19:00 h, ya noche cerrada. Por razones poco claras, la infantería de la Guardia irlandesa permaneció toda la noche en las inmediaciones del puente, sin cruzarlo.

Mientras el cruce tenía lugar, el recién llegado 2° Cuerpo paracaidista alemán atacaba en el sector de las alturas de Groesbeek, que dominaban la ciudad. Aunque lograron un cierto éxito inicial, su ataque fue rechazado por las potentes unidades del 30° Cuerpo, que no cesaban de llegar a Nimega, a pesar del caos circulatorio, los atascos interminables y el continuo hostigamiento a lo largo de la ruta por parte de unidades alemanas aisladas.

Los "diablos rojos" se rinden en el puente de Arnhem

En Arnhem, Frost estaba llegando al límite y Urquhart urgió al 30° Cuerpo a intentar llegar al puente de inmediato. El avance alemán continuaba metódicamente, utilizando lanzallamas para desalojar a los tenaces "diablos rojos" de sus posiciones. Los Tiger I comenzaron a batir sus objetivos a quemarropa, impertérritos ante el fuego enemigo. Incluso se llegaron a utilizar algunos tanques franceses Char B-1 convertidos en carros lanzallamas, cuyo grueso blindaje también les otorgaba cierto grado de tranquilidad frente a las escasas armas antitanque británicas.

Por la tarde llegaron los primeros Tiger II, cuatro de los cuales atravesaron, invulnerables al fuego de los británicos, el puente para dirigirse hacia Nimega. El fuego de mortero y de artillería, de los tanques y de los granaderos arreciaba. Era imposible pasar de un edificio a otro y las diversas posiciones alrededor del puente estaban virtualmente aisladas. Frost resultó herido por un proyectil de mortero. Por la tarde se pactó una tregua en la que los alemanes se hicieron cargo de 200 heridos británicos, incluido el propio Frost.

En Best los alemanes aún resistían y los intentos de flanqueo británicos no conseguían desbordar a los defensores. El puente de Best había sido tomado, a costa de muchas bajas, en la tarde del día 19, pero la zona no estaba en modo alguno asegurada.



La presión sobre Urquhart era cada vez mayor y el perímetro se iba reduciendo. En Arnhem la batalla se desarrollaba en tres frentes. Por un lado, el puente sobre el Rin donde se encontraban los restos del batallón de Frost. Por otro, el sector de Oosterbeek, donde se había hecho fuerte Urquhart y, finalmente, el perímetro alrededor de las zonas de lanzamiento, el único punto por donde podían llegar refuerzos y suministros.

Estaban a unos 15 km de Arnhem, pero la División de guardias de Adair no quería avanzar de noche en el *polder* que formaba "la isla", como se denominaba el terreno que rodeaba Arnhem, pues se hallaba situado entre ríos. Horrocks les permitió detenerse de noche.

El jueves 21 de septiembre de 1944, cuatro días después del inicio de la operación, amaneció, una vez más, lluvioso, frío y con una espesa niebla. Ambos bandos se estaban replanteando sus estrategias y sus posibilidades. El alto mando aliado, en particular Montgomery, se daba cuenta de que el plan había fracasado, por lo que se imponía solucionar la situación en Arnhem de otra manera.

Model ordenó a todas sus unidades al sur de Arnhem resistir a ultranza para detener el avance aliado hacia el norte, una vez tomado el puente sobre el Waal en Nimega, al tiempo que urgía a las tropas de Arnhem a acabar con los paracaidistas británicos de una vez. Las últimas posiciones de los "diablos rojos" en la cabecera del puente cayeron en las primeras horas de la mañana, al ser arrolladas o irse rindiendo tras agotar los últimos proyectiles. A las 12:00 h, el *Kampfgruppe Knaust* atravesaba el puente hacia el sur. Los hombres

Una columna de tanques Sherman británicos del 30° Cuerpo atraviesan el gran puente de Nimega, recién capturado por los paracaidistas estadounidenses, tras el fallido intento de voladura.

de Frost habían luchado durante 88 horas, sin apenas comida ni tiempo para dormir.

Urquhart atrapado en Oosterbeek

En Oosterbeek, Urquhart reorganizó de nuevo su línea, pues el perímetro se iba comprimiendo cada vez más. Por la mañana los alemanes lograron expulsar a los británicos del sector de Heveadorp, destruyendo el propio trasbordador. Desde esa posición, dominaban todos los posibles puntos de cruce del río y cambiaban radicalmente las posibilidades aliadas. Aún cabía una posibilidad de forzar un cruce si el 30º Cuerpo llegaba en ese día, aunque cada vez parecía más improbable. El perímetro de Oosterbeek medía unos cinco kilómetros el día 20 y en su interior se hallaban unos 3.600 hombres. Contaban con cierta cantidad de artillería (obuses de 75 mm), cañones anticarro (de seis libras y alguno de 17 libras), morteros y ametralladoras, pero la munición escaseaba cada vez más. La bolsa contactaba con el Rin a lo largo de un kilómetro de su orilla y allí era donde cabía la posibilidad de tender un puente Bailey, pero por poco tiempo.

Con la aproximación de las tropas desde Nimega, se logró establecer un adecuado enlace por radio, de tal forma que los hombres de Urquhart pudieron solicitar el apoyo de la artillería pesada del 30º Cuerpo, que se encontraba a tan sólo unos 15 o 16 km al sur. Esta se reveló fundamental para contener los ataques de los alemanes sobre el perímetro. El fuego bien dirigido de las baterías de 5,5 pulgadas y 155 mm logró desbaratar varios contraataques alemanes en Oosterbeek. Model, por su parte, había solicitado el envío urgente de tanques Tiger II y un batallón de zapadores, especialistas en la lucha en ciudad, para acabar con la última bolsa británica.

Paracaidistas norteamericanos. **Tras el final de los combates, un miembro de las tropas aerotransportadas –armado con un fusil automático Garand–, busca en un mapa la mejor ruta para progresar en el terreno.**



Además de las unidades de la *Hohenstaufen*, las fuerzas de Urquhart estaban rodeadas por la denominada *División von Tettau*, en realidad un grupo de combate también apresuradamente formado. Esta unidad había comenzado a hostigar a los británicos desde el comienzo, pero se había ido reforzando considerablemente en los últimos días y ahora presionaba con intensidad desde el oeste.

Los alemanes retrasan el avance aliado

Tras cruzar el puente de Nimega, la Guardia irlandesa, de nuevo en vanguardia, seguida de la Guardia galesa, progresó, lentamente, hacia Arnhem. Pero fue detenida, definitivamente, en la población de Elst, donde los alemanes habían logrado hacerse fuertes. A 12 km del puente de Arnhem, una formación alemana compuesta por un batallón de infantería, 11 tanques, dos baterías de cañones antiaéreos de 88 mm y una veintena de piezas antiaéreas de 20 mm era todo lo que paralizaba el avance del 30º Cuerpo.

Más al sur, la 43ª División estaba limpiando los últimos focos de resistencia alemanes en el sector de Eindhoven y entre esta localidad y Nimega. Las acciones de hostigamiento alemanas eran continuas a lo largo de la carretera, especialmente por parte de la 107ª Brigada, que renunciaba a los ataques en masa para romper las líneas aliadas y se concentraba en disparar sobre blancos ocasionales en la carretera, pero obteniendo el mismo resultado, es decir, detener el flujo de suministros. Ocasionalmente los británicos contraatacaron con los tanques, como en Nederwetten, donde sus Cromwell, a pesar de sufrir bastantes pérdidas, hicieron retroceder a varios blindados y a la infantería alemana. La brigada perdió ocho de sus Panzer, aunque no todos por el fuego enemigo. Varios quedaron empanzados en el terreno blando y debieron ser abandonados por sus dotaciones, una vez saboteados.

Llega la Brigada polaca

Por fin, a las 14:00 h, los aviones que transportaban la Brigada polaca pudieron despegar del sur de Inglaterra al mejorar algo el tiempo. Pero pronto se toparon con problemas. De los 114 Dakotas, casi la tercera parte tuvo que volver debido a las pésimas condiciones meteorológicas. Cerca de su zona de lanzamiento se toparon con los cazas alemanes que, junto con la artillería antiaérea, derribaron 13 aviones aliados. Finalmente, el propio Sosabowski, el brigadier al mando de los paracaidistas polacos, junto con 750 de sus hombres, pudo llegar a Driel, totalmente desorganizados y sin apenas equipo. Los alemanes tomaron este lanzamiento como un nuevo intento de tomar el puente y desplazaron una de sus unidades para contrarrestarlo rápidamente.

Los aviones que llevaban suministros no tuvieron mejor suerte: 23 fueron derribados esa mañana por los cazas alemanes Fw 190 y la artillería antiaérea. Sólo la sexta parte de los suministros llegó a su destino.

Al anochecer, los polacos intentarían cruzar el río para reforzar a Urquhart, pero para ello eran precisos los botes de asalto que llevaba el 30º Cuerpo, que tardarían aún en llegar.

Entre tanto, la 101ª, apoyada por los tanques británicos, continuaba despejando la carretera entre Eindhoven y Nimega, la denominada "autopista del infierno". Los intentos de ampliar el corredor fueron muy limitados y con escaso éxito y los flanqueos tampoco estaban al alcance de los aliados en esas circunstancias. Todo el tráfico de tropas y suministros debía seguir una única carretera, parte de la cual continuaba expuesta al fuego alemán en algunos sectores y las detenciones y atascos eran la norma.

Eisenhower convocó a sus comandantes a una conferencia para el viernes 22 de septiembre de 1944, para discutir la situación en todos los frentes, evaluar los posibles cursos de acción y establecer nuevos planes, ante la evidencia del fracaso de *Market-Garden*.



Stanislaw Sosabowski

Nacido en Galitzia en 1892, en la Primera Guerra Mundial sirvió en las filas austrohúngaras, ocupantes de esa región polaca. En 1918, al formarse nuevamente el estado polaco, integró el reconstituido ejército nacional.
En 1941 asumió el mando de la 1ª Brigada paracaidista, formada en Gran Bretaña por el gobierno polaco en el exilio. Junto con los británicos, la 1ª Brigada intervino valerosamente en el desembarco aerotransportado en Arnhem, perdiendo la cuarta parte de sus efectivos. Acusado por el fracaso de la acción, Sosabowski fue relevado de su puesto en diciembre de 1944, aunque fue ascendido a general de brigada. Falleció en 1967.


Nr.8



Gonzalo Naya

5 EL FINAL DE 'MARKET-GARDEN' HACE SOÑAR A LOS ALEMANES

Estaba claro que la operación *Market-Garden* había fracasado. Los aliados intentaban rescatar sus unidades y reorientar el eje de su ataque en Europa, mientras que los alemanes buscaban acabar con la bolsa de resistencia británica y evitar ulteriores avances. Lo precario de la situación en la "autopista del infierno" quedó en evidencia el viernes 22, cuando Student pudo coordinar un nuevo ataque entre Uden y Grave.

El contraataque interrumpe los suministros

La acción ordenada por Student estuvo a cargo, una vez más, de la 107ª Brigada Panzer y elementos de la 59ª División de infantería (llamados respectivamente *Kampfgruppe Walther* y *Kampfgruppe Huber*), que atacaron desde el este y el oeste. La 50ª División británica quedó partida en dos y fue necesario el contraataque de la 101ª División aerotransportada estadounidense, con un fuerte apoyo de los cazabombarderos Typhoon, para reabrir la ruta lo antes posible.

Los tanques alemanes llegaron a Veghel a las 14:00 h y comenzaron a disparar sobre el puente. Fue necesario el empleo de ocho batallones norteamericanos y de la 32ª Brigada de guardias británica para rechazarlos. En los alrededores de la población tuvieron lugar varios combates entre tanques, a corta distancia, en los que los alemanes llevaron la mejor parte; pero, al final, ante la constante llegada de unidades aliadas, tuvieron claro que no podían mantener el pueblo y se replegaron. Pero habían logrado que, a lo largo del día, el flujo de suministros quedase interrumpido.

Mientras la 8ª Fuerza aérea estadounidense continuaba su ofensiva de bombardeo contra las ciudades alemanas, y la 9ª Fuerza mantenía la superioridad en el sector de Kleve, sobre el *Reichswald*, cerca del escenario de la batalla, pero totalmente aislado del mismo, la *Luftwaffe*, increíblemente, mantenía la superioridad aérea donde más la necesitaban los aliados, en Arnhem y en Nimega. De haber empeñado los aliados su potencial aéreo donde era

De Nimega a Arnhem. Vehículos militares de todo tipo atraviesan el gran puente sobre el río Waal, en Nimega, que ya está bajo el control de los aliados.

verdaderamente necesario, la situación podía haber sido muy diferente.

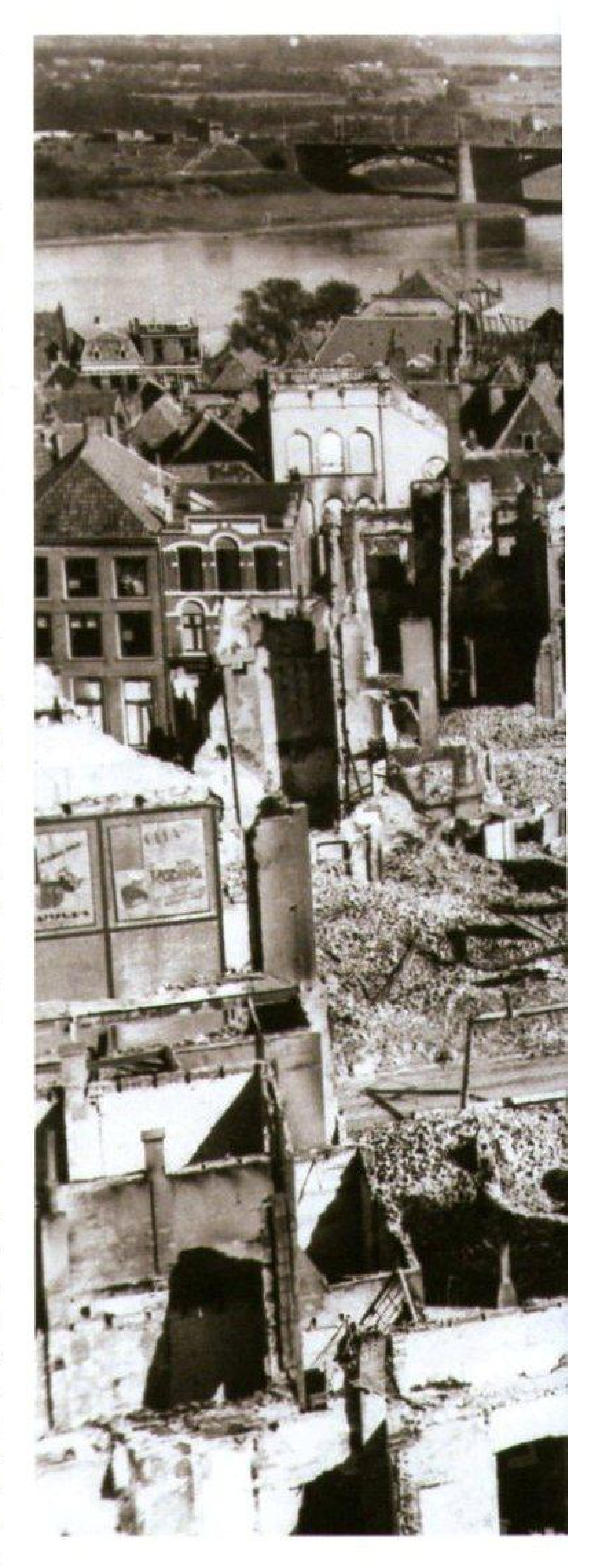
El general Horrocks intenta apurar el paso

Horrocks, por fin, comenzó a urgir a sus tropas a enlazar con los paracaidistas, de tal forma que la Guardia irlandesa atacó en Elst mientras la 214ª Brigada (de la 43ª División) lo hacía hacia en Driel. A las 08:30 h varias autoametralladoras lograban llegar a Driel y contactar con los polacos. Al final del día arribarían varios tanques y un batallón de infantería. Pero ya era un poco tarde.

Por la noche, los polacos iniciaron un cruce utilizando balsas neumáticas cerca del antiguo punto de cruce del trasbordador. De los 50 hombres que lo intentaron, 35 lo lograron, pero, dado el intenso fuego alemán, que cubría todos los posibles puntos de cruce y dados los precarios medios a su disposición, otros intentos de la infantería británica quedaban descartados esa misma noche. Los necesarios vehículos anfibios no estaban disponibles, ni lo estarían. Los ataques alemanes seguían y Urquhart emitió un mensaje a Browning diciéndole que no podrían aguantar más de 24 horas.

Eisenhower decide un cambio de estrategia

Ese mismo día había tenido lugar una conferencia en Versalles entre Eisenhower y sus comandantes. Montgomery no había asistido y, en su lugar, había enviado a su jefe de Estado Mayor, el general Freddie de Guingand. Eisenhower, por una vez, resolvió tomar decisiones que todos tuviesen que obedecer e insistió en un avance coordinado hacia el Rin, abriendo, en primer lugar, el puerto de Amberes con la conquista y limpieza del estuario del Escalda por parte de los canadienses. Patton debería detener su avance y el 1er Ejército estadounidense se dirigiría hacia Aquisgrán. El 2º Ejército británico debería cambiar su eje de avance y dirigirse hacia Venlo y Kleve, comenzando así un avance por el *Reichswald* y renunciando al plan original de Montgomery.



Los bombardeos previos. **La ciudad de Nimega sufrió mucho como consecuencia de los bombardeos aéreos. Al fondo, el puente sobre el río Waal, intacto y, apenas visible, el Valkhof.**



Montgomery, dado el nuevo plan, ordenó la detención de los ataques hacia Arnhem, pues ya no tenía sentido progresar en esa dirección, sólo consolidarse en el norte de Nimega. Había que concentrarse en rescatar a los "diablos rojos" o, más bien, a lo que quedaba de ellos. En pocas horas tuvo lugar una reorganización de todo el

frente para consolidar un pasillo y reorientar el eje de avance hacia el *Reichswald*, al tiempo que se tomaban medidas para intentar rescatar a los hombres de Urquhart.

Movimientos enfrentados sobre el Waal

El sábado 23, por fin, cesó la lluvia y volvió a lucir el sol por la mañana, una vez que levantó la niebla. Los cazabombarderos aliados comenzaron a actuar con intensidad en el sector de Oosterbeek y la artillería del 30° Cuerpo siguió apoyando con su fuego, cada vez con más intensidad y eficacia, a los agobiados hombres de Urquhart. Los alemanes, al fin y al cabo, disponían de unas fuerzas relativamente débiles, tanto en material como en número de efectivos y bastante habían hecho con contener el ataque y rechazar a los británicos hasta su posición actual.

El mariscal Walther Model le dio al general de las SS Wilhelm Bittrich 24 horas para acabar con los paracaidistas en la orilla norte del Rin y comenzó a preparar un contraataque contra la vanguardia del 30° Cuerpo al norte de Nimega para volver a establecer una línea defensiva en el Waal.

Se repitieron los ataques alemanes contra Veghel, de nuevo rechazados en el último momento por la superior potencia de fuego aliada. A las 13:00 h, la última oleada de paracaidistas, con varios días de retraso, despegó desde el sur de Inglaterra. Más de 650 Dakota y casi 500 planeadores se dirigieron hacia sus objetivos, para reforzar la 82ª y la 101ª aerotransportadas. Por fin, casi una semana después del comienzo de la operación, ambas divisiones estaban completas. Los suministros para los hombres de Sosabowski se dejaron para el final. Los polacos estaban siendo ninguneados por los británicos, y su coman-

Regreso de algunos sobrevivientes. **Hombres de la 1ª División británica aerotransportada, que perdió el 80 % de sus efectivos, alcanzan las líneas propias.**



dante no tardó en expresar amargamente su malestar y su decepción por ello.

Escasos avances del 30° Cuerpo

En la "isla", el gran *polder* al sur del Rin, los progresos del 30° Cuerpo eran mínimos. El terreno favorecía al defensor, los suministros llegaban con cuentagotas y los británicos no se caracterizaban ni por su iniciativa ni por su empuje. Sólo podía haber un resultado. Sin un masivo apoyo artillero o aéreo y una superioridad numérica aplastante, las unidades británicas y las norteamericanas no se atrevían a moverse. Pequeños grupos cruzaban el río bajo el fuego alemán para reforzar puntos críticos y evacuar heridos, pero todo se estaba preparando ya para la evacuación de los hombres de Urquhart.

Su situación se estaba haciendo crítica; estaban agotados tras una semana de combates, los alimentos y la munición escaseaban y las bajas eran abrumadoras. Apenas quedaban 2.000 paracaidistas en condiciones de luchar para defender el perímetro. Sin el masivo apoyo artillero y aéreo de los últimos días ya habrían sido arrollados. Los alemanes también estaban agotados y se corría el peligro de un estancamiento.

El domingo 24 de septiembre, se acordó una tregua con los alemanes, según la cual ellos se harían cargo de un total de 1.200 heridos británicos para ser atendidos debidamente. Ese día los alemanes recibieron un refuerzo muy esperado, en la forma del 506° Batallón de tanques pesados, con 45 Tiger II. Quince de ellos (una compañía) fueron enviados hacia Oosterbeek y el resto a Elst, para contener al 30° Cuerpo cuyos avances eran ya mínimos en ese sector.

Durante la mañana se dictaron las órdenes para la evacuación, por la noche, de los hombres de Urquhart, o lo que quedaba de ellos. Al mismo tiempo, comenzaban los preparativos para reorientar el eje de ataque hacia el nordeste, desde Nimega.



Sanitarios canadienses prestan los primeros auxilios a un compañero herido. La bandera con la cruz roja intenta disuadir a los tiradores enemigos de que abran fuego contra ellos.

Se realizó un último lanzamiento masivo de suministros para los "diablos rojos" y todo se preparó para el acto final.

Contraataque alemán en la "autopista del infierno"

Continuaron los ataques alemanes a lo largo de la "autopista del infierno", esta vez a cargo del *Kampfgruppe Chill*, una de las

unidades más heterogéneas que tomó parte en la batalla. Después de realizar un extenso e intenso reconocimiento, pues habían logrado infiltrar varias unidades en el dispositivo aliado, se lanzaron al ataque con el objetivo de capturar los dos puentes, de ferrocarril y carretera, en Veghel. Una de sus unidades logró cortar la carretera al atardecer, con el apoyo de varios *Jadgpanzer* (cazatanques alemán basado en el Panzer IV), al sur de Veghel. Los paracaidistas del teniente coronel Friedrich von der Heydte atacaron las posiciones americanas mientras los *Jadgpanzer* destruían varios tanques Sherman.

El resto de los tanques aliados se pusieron fuera del alcance de los mortíferos cañones de 88 mm de los cazatanques. Estos se lanzaron sobre la carretera y empezaron a destruir un vehículo tras otro; tres Sherman comenzaron a arder. El flujo de suministros, sin el cual los aliados eran incapaces de hacer nada, se interrumpió por enésima vez. El ataque había tenido lugar al mediodía y el bloqueo se prolongó durante toda la noche. Los paracaidistas, armados con las granadas antitanque de carga hueca *Panzerfaust* ("puño blindado"), sembraron el caos a lo largo de la gran columna aliada, mientras los cazatanques impedían cualquier intento aliado de romper la posición de bloqueo.

No sería hasta la noche del día siguiente, 25 de septiembre, cuando la creciente presión, a base de acumular material de todo tipo, logró que los alemanes se retirasen durante las horas de oscuridad, dejando tras de sí un pandemónium de destrucción en la carretera. El tráfico aliado no se reanudaría hasta las 14:00 h del día 26. Antes de replegarse, los alemanes habían minado la carretera, lo que incrementó aun más el retraso.

La evacuación de los hombres de Urquhart

En la madrugada del día 25 varias compañías de la 43ª División cruzaron el río, utilizando botes y lanchas, para ayudar a Urquhart a estabilizar el perímetro, con vistas a la evacuación. Pero una compañía que-



Caer en manos del enemigo. **Oficiales de la *Wehrmacht* interrogan a un paracaidista británico que acaba de ser capturado.**



Fuera de combate. **Paracaidistas británicos hechos prisioneros durante los combates en el sector de Arnhem son conducidos a la retaguardia por soldados alemanes.**

dó aislada y la mayor parte de sus hombres, incluido el jefe de batallón, fueron hechos prisioneros.

Urquhart, a primera hora de la mañana, lanzó un mensaje urgiendo a la evacuación. Con suerte, podrían resistir hasta esa noche. Después, ya no quedaría nadie a quien evacuar. Esa tarde se unieron al ataque los primeros Tiger II, que penetraron el perímetro británico atacando desde Arnhem y amenazando con aislar a Urquhart. Sólo el empleo masivo de aviación y artillería por parte británica logró detenerlos aunque, en modo alguno, conjurar el peligro. Los alemanes también emplearon tanques lanzallamas Char B-1, que causaron una gran impresión inicialmente. Pero varios de ellos, al menos tres, fueron víctimas de los cañones de seis libras que les dispararon a quemarropa y de los lanzagranadas. En los combates a tan corta distancia, incluso algunos de los Tiger II quedaron fuera de combate, debido a los impactos en el tren de rodaje o en el blindaje trasero o lateral, más débil, desde pocas decenas de metros.

Por la noche, comenzó, al amparo de una formidable cortina de artillería, la operación de cruce. La retirada se llevó a cabo escalonadamente y los alemanes no presionaron demasiado. A la 01:30 h las posiciones al norte del hotel Hartenstein habían sido abandonadas y varias unidades de ingenieros habían cruzado mediante botes de asalto para organizar la evacuación. La mayor parte de los heridos se dejó al cuidado de los alemanes. Pocas horas después, a las 05:50 h, tras haber destruido todo el equipo que no podía ser llevado encima, los últimos paracaidistas cruzaban el Rin hacia el sur, hacia Driel. Sólo quedaron en la orilla norte los heridos y algunos voluntarios para cuidarlos. Serían hechos prisioneros por la mañana.

ATAQUE

LA LUCHA POR EL CONTROL DEL PUENTE SOBRE EL WAAL, EN NIMEGA

El gran puente sobre el río Waal, en Nimega, era el último obstáculo que separaba al 30º Cuerpo de Arnhem, su objetivo final. Pero la lucha por el control del mismo se prolongaría más de lo esperado.



CRONOLOGÍA

1944
20
SEPTIEMBRE

En la tarde del día 20, tras una eterna espera, llegaron los botes para intentar cruzar el río y asaltar el puente desde ambos lados.

1. **14:30 h** Ataque de cazabombarderos Typhoon contra la orilla norte.
2. **14:40 h** Bombardeo a cargo de 100 cañones y 30 carros de la guardia irlandesa durante 10 min.
3. **14:50 h** Comienza el cruce de los paracaidistas estadounidenses, a cubierto de una cortina de humo.
4. **15.00 h** Comienza el ataque al Hunnerpark.
5. **17.00 h** Último asalto al Valkhof por parte de los guardias granaderos.
6. **18.00 h** Los paracaidistas toman la cabecera norte del puente.
7. **19.00 h** Los carros de los guardias granaderos logran cruzar el puente y contactar con los paracaidistas en la orilla norte.



Hawker Typhoon
Armamento: **4 cañones de 20 mm, hasta 900 kg de bombas o 8 cohetes de 27 kg**
Techo de servicio: **10.300 m**
Velocidad: **660 km/h**
Autonomía: **1.550 km**

Al mismo tiempo, el 2º Batallón y los guardias granaderos lanzaban un ataque masivo contra las defensas alemanas que bloqueaban el acceso al puente.

Con ambas cabeceras ocupadas, los carros aliados comenzaron a cruzar el puente. Fracasó el intento alemán de volarlo en el último momento.





Gonzalo Naya

6 TRAS EL FRACASO DE ARNHEM, LOS ALIADOS CAMBIAN SU ESTRATEGIA EN EUROPA OCCIDENTAL

El fracaso de la operación *Market-Garden* tuvo consecuencias estratégicas insospechadas. Eventualmente, llevaría a la batalla de las Ardenas, debido al saliente que se formó en el frente. Pero un asalto aerotransportado de tal magnitud no se volvería a realizar. La incapacidad para tomar el último objetivo, Arnhem, que pasó a conocerse como "un puente demasiado lejano", frustró toda la operación, aunque Montgomery, increíblemente, sostendría que "la operación había tenido un 90 % de éxito".

Un fracaso mal disimulado

De haber triunfado la operación *Market-Garden*, el alto mando aliado habría hallado muy difícil negarle a Montgomery los recursos para lanzar su plan de avance por un único punto, con 40 divisiones. Es posible que Montgomery, lanzando una operación tan poco característica de él, hubiera querido presentarle a Eisenhower un "hecho consumado", que no pudiese obviar, para así llevar a cabo su inicial plan estratégico.

Las cifras de *Market-Garden* resultan espectaculares y demoledoras. Se habían transportado por aire casi 40.000 hombres, entre aviones de transporte y planeadores, además de más de 4.500 toneladas de equipo y suministros. Los aviones de apoyo habían realizado más de 6.100 salidas, perdiendo 125 aparatos en el curso de las mismas.

Pero de los 10.300 hombres que llegaron a Arnhem, sólo regresaron 2.590. Se dejó al cuidado de los alemanes a más de 1.600 heridos, junto con unos 200 sanitarios voluntarios. Los "diablos rojos" sufrieron 1.300 muertos y más de 6.400 fueron hechos prisioneros. A pesar de esta carnicería, perdieron la batalla de Arnhem.

Por su parte, la 82ª División aerotransportada norteamericana sufrió 1.430 bajas y la 101ª, más de 2.100. Se concedieron dos medallas de Honor del Congreso estadounidense, así como cinco *Victoria*

Soldados estadounidenses examinan los daños sufridos en uno de los planeadores, forzado a aterrizar sobre un terreno poco adecuado.

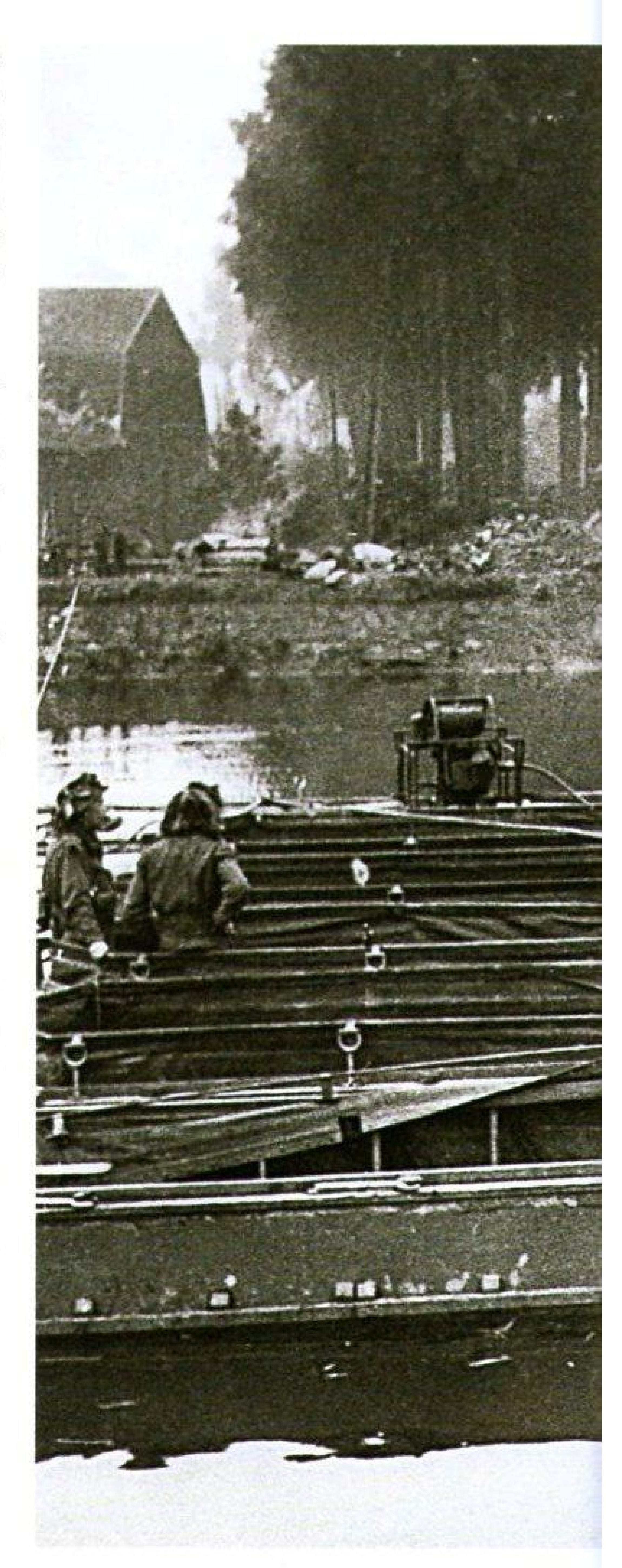
Crosses británicas. El total de bajas de las fuerzas aerotransportadas fue de unas 6.900, mientras que, unidas a las de las tropas aliadas de tierra, el total es de casi 17.000. Por parte alemana, los cálculos permiten estimar unas 3.300 bajas en total. En modo alguno la batalla había resultado fácil para ellos.

Comparando estas cifras y, sobre todo, el resultado de la batalla con el asalto aerotransportado alemán a Creta, realizado tres años antes, se puede apreciar el poder de la propaganda. La operación *Market-Garden*, en conjunto, resultó un fracaso al no haber conseguido sus objetivos últimos y fundamentales y, en concreto, la batalla de Arnhem, a pesar de todo el valor derrochado, fue una derrota estrepitosa y cara. A pesar de ello, se la suele presentar como una gloriosa acción que fracasó por muy poco; mientras que Creta, una extraordinaria, aunque cara, victoria, se muestra como "la tumba de los paracaidistas alemanes". Los hechos y las cifras hablan por sí solos.

Las consecuencias de *Market-Garden*

El fracaso de *Market-Garden* tuvo muchas consecuencias. Además del desproporcionado número de bajas sufrido, el frente aliado tenía ahora un saliente en dirección contraria al Ruhr, que sólo servía para extender el frente. Se abrió una brecha entre las fuerzas norteamericanas y las británicas, y Montgomery se ganó nuevos enemigos, cosa que empeoró, aun más, su relación con Eisenhower. Militarmente, podía tener razón en su lucha por un eje de ataque único y, tal vez, era él el más adecuado para dirigirlo; pero no supo aceptar la realidad de la supremacía material norteamericana y, tampoco, que las fuerzas británicas representaban una proporción cada vez menor en Europa.

Durante las semanas siguientes los británicos y, sobre todo, los canadienses, se enzarzaron en una cruenta lucha en el *Reichswald*, en el saliente de Venlo y en el estuario del Escalda. El nuevo saliente creado en el frente, unido a la ofensiva en el Escalda, amenazaba con aislar a la mayor parte de las tropas alemanas en Holanda. Los alemanes redoblaron entonces sus intentos por cortar el tráfico o demoler los puentes, especialmente el de Nimega.





Un cazatanques Achilles atraviesa uno de los numerosos cursos de agua en Holanda sobre un puente de pontones que han tendido los ingenieros aliados.

Diversos intentos alemanes

Los intentos alemanes recurrieron a ataques por parte de cazabombarderos, incluidos los Ar-234 y los Me-262 a reacción, que no lograron destruirlo. La *Luftwaffe* también ensayó un nuevo tipo de avión para intentar destruir los puentes, el Mistel. Los primeros modelos utilizados consistían en un Fw 190 unido a un Ju 88 cargado de explosivos. Ambos aviones volaban juntos hasta su objetivo, donde el caza soltaba al Ju 88, como una



Las terroríficas V-2 alemanas. **El cadáver de un soldado aliado yace junto a su vehículo en llamas tras ser alcanzado por una bomba volante el 27 de noviembre de 1944, en Amberes, Bélgica.**

suerte de gigantesca bomba, en la esperanza de impactar en el blanco. La precisión, evidentemente, no era muy alta. Finalmente, se emplearon siete Fw 190 G1, un cazabombardero que portaba una bomba de 1.000 kg. Estos últimos no tuvieron éxito, pero sí los Mistel, que lograron dos impactos en el puente de ferrocarril y uno en el de carretera de Nimega, aunque las estructuras de ambos aguantaron bastante bien.

También se utilizaron buceadores de combate, denominados "Hombres K", en una audaz incursión nocturna contra ambos puentes. Doce buceadores nadaron, el día 29, una distancia de unos ocho kilómetros, arrastrando torpedos de cuatro metros de longitud. Su ataque logró un éxito parcial, pues destruyeron el puente de ferrocarril, pero sólo causaron daños reparables en el de carretera.

Se sucedieron los combates en "la isla", donde permanecieron las dos divisiones aerotransportadas norteamericanas, que, en esta ocasión, sufrieron más bajas que en *Market-Garden*. También tuvo lugar la ofensiva para limpiar y despejar el Escalda y poder abrir al tráfico el vital puerto de Amberes. El 21° Grupo de Ejército se empantanó durante el invierno en Holanda, hasta la llegada de la primavera, en que se reanudaría la operación para cruzar el Rin. Arnhem no sería ocupado por los aliados hasta el 14 de abril de 1945.

Los motivos de un fracaso

Existen muchos motivos que justifican el fracaso de *Market-Garden*. Las zonas de lanzamiento no fueron las adecuadas, especialmente en Arnhem, y faltaron aviones para lanzar más tropas en la primera oleada. Por su parte, el mariscal Model manejó muy bien la batalla, tomó decisiones rápidas y organizó velozmente sus escasas y



Amberes bajo las V-2. **Una columna norteamericana de infantería atraviesa una zona de la ciudad belga alcanzada por las bombas volantes alemanas.**

dispersas fuerzas para el contraataque, que realizaron con su tradicional habilidad. Los británicos fueron muy lentos al norte de Nimega, pero tampoco fueron demasiado rápidos al sur. La elección de una sola carretera era un riesgo que los aliados, dada su idiosincrasia, no debían haber admitido. Los garrafales errores en la identificación de las unidades alemanas y las fallas en las comunicaciones, además de la descoordinación con la fuerza aérea, fueron factores que contribuyeron a la derrota final.

Montgomery pasó una semana en Londres, manteniendo contactos con Brooke y otros altos mandos, intentado superar la falta de un plan director de las operaciones aliadas. Fue en vano, pues ni Churchill, con quien apenas mantuvo contacto, lo apoyó. Parecía que, por encima de los intereses militares, prevaleciesen los puramente políticos, de tal forma que, una vez más, Eisenhower practicaba el método de dispersión de objetivos y de "dejar hacer" a sus comandantes, sin una estrategia definida.

Los fantasmas de la Primera Guerra Mundial, con generales alejados del frente y políticos insensibles a la muerte de los soldados, comenzaron a asolar a Montgomery otra vez, pero no había remedio. El 14 de octubre, remitió una carta a Eisenhower en la que renunciaba, expresamente, a mandar la fuerza que lanzase el ataque hacia el Ruhr, si es que se llevaba a cabo, y le comunicaba que le daba toda la prioridad a la consolidación de Amberes y el Escalda.

Los meses de octubre y noviembre vieron un estancamiento de las operaciones sin que Eisenhower optase por una estrategia clara, prefiriendo su ambigua política de "frente amplio". Así no había forma de ganar la guerra en 1944 y se les dejaba toda la iniciativa a los soviéticos para que continuaran su avance hacia el corazón de Europa occidental.



EXILIADOS ESPAÑOLES EN LA RESISTENCIA FRANCESA

La participación de españoles en el movimiento de la resistencia francesa tuvo diversas facetas. No obstante, puede considerarse que la organización de las unidades puestas en línea sobre el territorio francés para combatir a los alemanes fue una cuestión abordada mayoritariamente por los comunistas.

En abril de 1942 se producía la creación formal del 14° Cuerpo de guerrilleros españoles, quedando designado como jefe del mismo Jesús Ríos García. Los asistentes a la reunión fundacional adoptaron tal denominación con facilidad, al considerarse herederos directos del 14° Cuerpo de ejército republicano creado durante los años de la Guerra Civil española.

El Mediodía francés era su principal área de actuación. Aunque conservaron lazos de comunicación con los núcleos de la resistencia, su forma de actuar en estos territorios se desarrollaba de forma prácticamente autónoma.

La relación de incursiones llevadas a cabo por los guerrilleros españoles durante el resto del año no fue nada desdeñable, atacando todo tipo de infraestructuras con el propósito de causar el mayor perjuicio posible a los intereses alemanes. Así, los actos de sabotaje contra las vías de ferrocarril, trenes, líneas de comunicación o centrales de energía fueron sumándose a su historial de guerra.

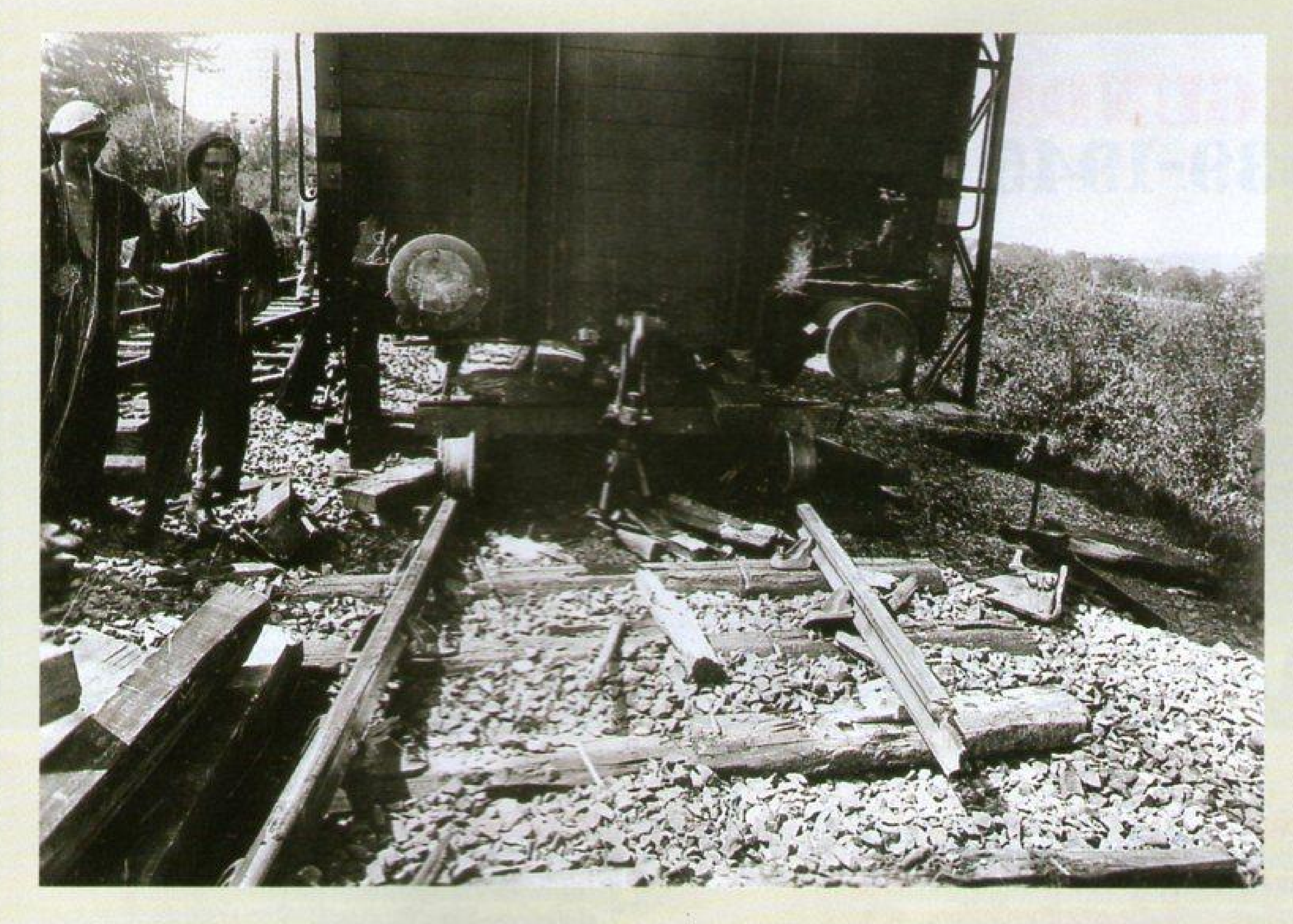
Finalizado el año 1942, el balance realizado por la organización española señalaba la presencia en las filas de la guerrilla de unos 500 combatientes, desplegados en los departamentos del Alto Garona, Alto Loira, Altos Pirineos, Ariège, Aude, Bajos Pirineos, Cantal, Corrèze, Gard, Gers, Pirineos Orientales, Puy-de-Dôme y Tarn-et-Garonne.

A efectos de organización interna, la estructura del 14° Cuerpo de guerrilleros estaba compuesta por un Estado Mayor central, que ejercía su control sobre las diferentes compañías, batallones, brigadas y divisiones. Cada división solía mantener activas de tres a cinco brigadas, dependiendo del departamento en el cual se mostraba activa. Por su lado, cada brigada contaba con tres batallones en los que permanecían destinados de 50 a 60 guerrilleros.

Generalmente, el suministro del armamento utilizado durante las operaciones se producía a través del lanzamiento en paracaídas de contenedores. Los aviones destinados en los escuadrones de la RAF adscritos al servicio de operaciones especiales, y en el 801/492 Grupo de bombardeo, conocidos como *Carpetbaggers*, de la USAAF norteamericana eran los encargados de realizar las misiones de apoyo a los elementos de la resistencia.

El número de ataques protagonizados por los guerrilleros españoles fue creciendo de forma exponencial a lo largo de 1943. Al finalizar el año, el 14° Cuerpo contaba ya con siete divisiones activas. Sus respectivas brigadas cubrían un total de 31 departamentos franceses. En vista del notable incremento que experimentaba la unidad, tanto en actividad como en número de efectivos, en mayo de 1944 la directiva principal de la organización tomó la decisión de sustituir la anterior designación por la de Agrupación de guerrilleros de la unión nacional española.

Durante esta época la cantidad de unidades puestas en línea ascendía a 11 divisiones; dos de ellas estaban desplegadas en la zona ocupada por los alemanes. Cada una de sus operaciones continuaba produciéndose de modo independiente del resto de los grupos de la resistencia. No obstante, mantenían un



Acción de sabotaje. Combatientes de la resistencia francesa han hecho descarrilar un tren de mercancías cerca de la estación de Lespouey-Laslandes.

enlace permanente con las llamadas "Fuerzas Francesas del Interior", a las órdenes del general Marie-Pierre Koenig.
La 1ª División estaba dirigida por Luis Bermejo. Sus respectivas brigadas se movían por varios escenarios: la 2ª Brigada, en el Alto Garona, la 4ª, en Tarn-et-Garonne, la 9ª bis, en los Altos Pirineos, la 10ª, en los Bajos Pirineos y la 35ª, en Gers.
Al mando de Cristino García, la 3ª División tenía a su cargo las 15ª, 19ª y 21ª brigadas, con presencia en Lozère, Ardèche y Gard, respectivamente.
La 4ª División tenía como responsable a Miguel Ángel Sanz. La 1ª Brigada operaba en el departamento de los Pirineos Occidentales, la 5ª, en Aude, la 7ª, en Tarn, la 9ª, en Aveyron y la 11ª, en Hérault. Aparte de los actos de sabotaje habituales, la 1ª Brigada tuvo una especial implicación en el tránsito de personas a través de la frontera con España.
La 5ª División ocupaba el territorio comprendido por los departamentos de Ain, Alta Saboya, Isère, Jura y Saboya, al mando de Miguel Vera.
La 11ª División fue una de las unidades de creación tardía, con asentamiento en algunos de los departamentos situados al otro lado de la línea de demarcación. Aube, Cher, Côte-d'Or, Indre e Yonne fueron los puntos donde desarrollaron sus operaciones.
Vicente López estaba al frente de la 15ª División. Sus brigadas A, B y C permanecían activas en Dordogne, Lot y Corrère.
Mantener activa a la 16ª División era responsabilidad de Miguel del Hoyo. Las misiones de sabotaje solían producirse en los departamentos de los Alpes Marítimos, Bocas del Ródano, Drône, Var y Vaucluse.
La 24ª División realizó frecuentes actos de sabotaje en las instalaciones de submarinos, al desplazarse con facilidad por los departamentos de las Landas y Lot-et-Garonne (4ª Brigada), Gironda (13ª), Charante (20ª) y Charante-Maritime (31ª).
Por último, la veterana 27ª División, dirigida por Ricardo Serveto, desplegaba su 16ª Brigada en el alto Loira, la 22ª, en Allier y la 24ª, en Puy-de-Dôme y Cantal. *[J.M.S.]*